N.º 56/MAIO 1976/ANO V

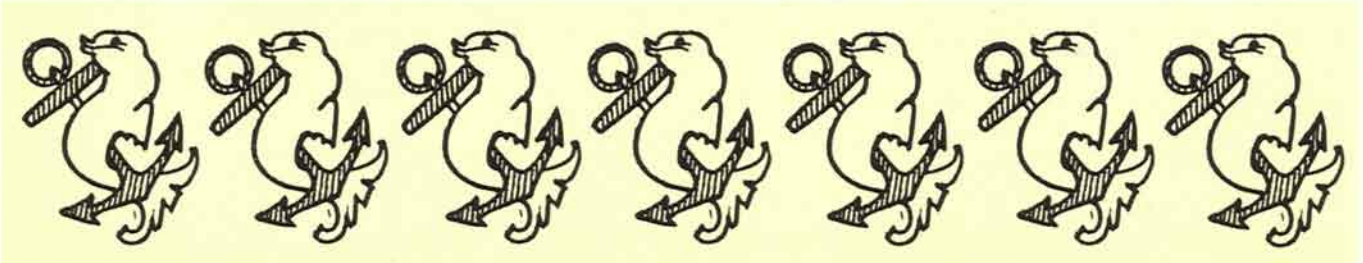
revista da ARMADA

O mundo desconhecido dos faróis

Pág. n.º 23

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
H. Fonseca	**A Primeira Ordenança**	4
O. Lemos	**Ciências, Artes e Letras** Uma Revolução no Egipto há 3346 anos	6
H. Bonjour	**Liberdade**	10
Vários	**Voz da Abita**	11
M. Horta	**Notícias Pessoais**	13
S. Machado	**Que sabe você de Matemáticas Modernas?**	14
M. Horta	**Saibam Todos**	17
M. do Vale	**Conversa entre Marinheiros...**	18
M. Horta	**Desporto**	21
G. Brandão	**Filatelia**	22
D. Barreiros	**O Mundo Desconhecido dos Faróis**	23
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	25
S. Elpídio	**Reportagem**	26
Vários	**Quarto de Folga**	32



REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
Comodoro António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernani Lopes

Publicação mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração
Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 56/MAIO 1976/ANO V

Preço de venda avulso	5$00
Assinaturas anuais:	
Continente, Ilhas, Ultramar, Espanha e Brasil (via normal)	50$00
Estrangeiro, excepto Espanha e Brasil (via normal)	68$00
Ilhas (via aérea)	75$00
Ultramar (via aérea)	137$00

Na capa:

Farol da Ponta da Piedade. Inaugurado em 1913. Situado no extremo W da Baía de Lagos. Luz branca, relâmpagos. Altitude da luz: 56 metros. Alcance geográfico: 18 milhas.
(Foto do cap.-frag. EMQ A. Lourenço)

Execução gráfica:
LISGRÁFICA, Impressão e Artes Gráficas, S. A. R. L.

Nota de Abertura

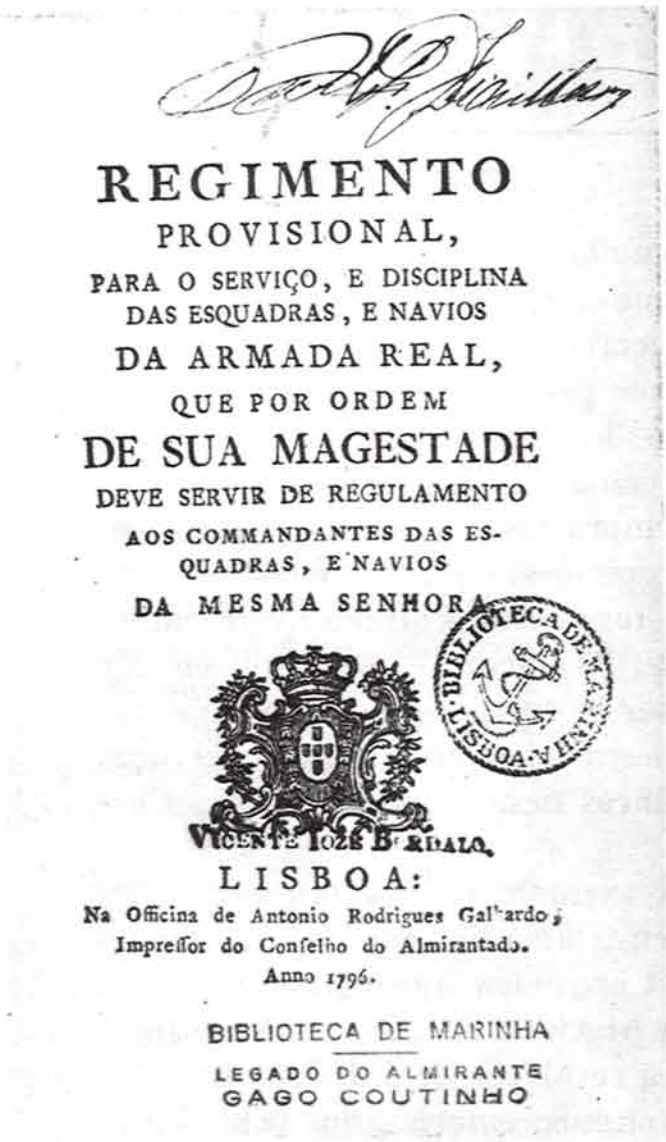
Hesitei muito no título que devia dar a esta «Nota». Compreensão? Tolerância? Democracia?... Qualquer deles servia para o que pretendo dizer e por isso, resolvi não lhe dar nenhum. Na Marinha, e essa é uma das suas grandes virtudes, houve sempre respeito pelas pessoas e pelas suas opiniões. Cada um é como é, não se fez, e todos têm o direito de pensar livremente. O facto de ser isto ou ser aquilo, ver as coisas desta ou daquela maneira, nunca foi motivo de malquerenças ou vinganças nesta velha e gloriosa Corporação.

O maior exemplo do que acabo de afirmar, deu-o o então capitão-de-fragata Afonso Cerqueira que comandou uma Força de Marinha no assalto a Monsanto, durante a revolução de 5 de Outubro. Alguns revoltosos, embriagados pela vitória e cegos pelo ódio, pretenderam assassinar os monárquicos ali aprisionados. Afonso Cerqueira e os seus marujos não lho consentiram, barrando-lhes a porta da prisão. Só passando por cima dos seus cadáveres conseguiriam realizar os seus vis intentos.

Compreensão? Tolerância? Democracia? Chamem-lhe o que quiserem; para mim, é apenas o espírito da Marinha que herdámos do passado e havemos de transmitir ao futuro.

Com.

A primeira «Ordenança»

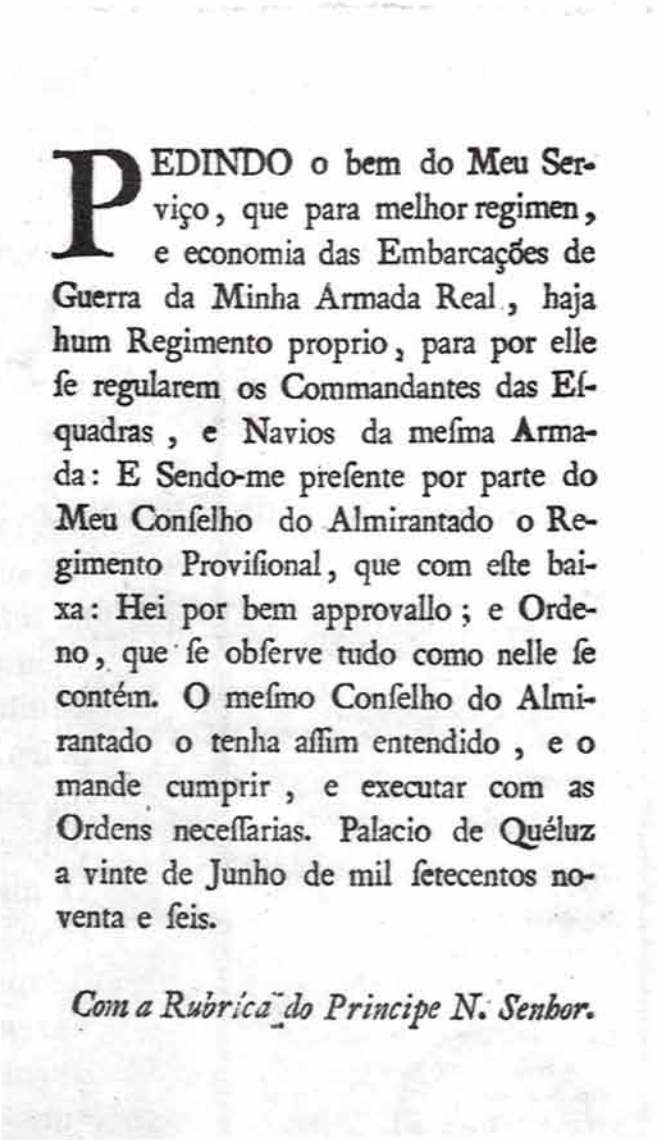


REGIMENTO
PROVISIONAL,
PARA O SERVIÇO, E DISCIPLINA
DAS ESQUADRAS, E NAVIOS
DA ARMADA REAL,
QUE POR ORDEM
DE SUA MAGESTADE
DEVE SERVIR DE REGULAMENTO
AOS COMMANDANTES DAS ES-
QUADRAS, E NAVIOS
DA MESMA SENHORA.

VICENTE IOZÉ BORDALO.
LISBOA:
Na Officina de Antonio Rodrigues Galhardo,
Impressor do Conselho do Almirantado.
Anno 1796.

BIBLIOTECA DE MARINHA
LEGADO DO ALMIRANTE
GAGO COUTINHO

Fac-símile do «Regimento Provisional», que pertenceu ao almirante Gago Coutinho, legado à Biblioteca de Marinha.



PEDINDO o bem do Meu Serviço, que para melhor regimen, e economia das Embarcações de Guerra da Minha Armada Real, haja hum Regimento proprio, para por elle se regularem os Commandantes das Esquadras, e Navios da mesma Armada: E Sendo-me presente por parte do Meu Conselho do Almirantado o Regimento Provisional, que com este baixa: Hei por bem approvallo; e Ordeno, que se observe tudo como nelle se contém. O mesmo Conselho do Almirantado o tenha assim entendido, e o mande cumprir, e executar com as Ordens necessarias. Palacio de Quéluz a vinte de Junho de mil setecentos noventa e seis.

Com a Rubrica do Principe N. Senhor.

Reprodução da abertura do «Regimento Provisional», em que o Príncipe Regente o aprova e manda executar, em 20 de Junho de 1976.

Todos os que andaram embarcados sabem que o serviço nos navios de guerra é regulado pela «Ordenança do Serviço Naval», cuja última versão foi publicada em 1963. Nesta «Ordenança» estão determinadas as normas para a organização geral dos navios de guerra, do serviço fundeado e a navegar, honras e salvas, etc.

Todavia, talvez ignorem que antes da «Ordenança» actualmente em vigor, existiram na Armada outras publicações com a mesma finalidade. Assim, antes da «Ordenança» actual, vigorou a «Ordenança do Serviço Naval» publicada em 1931, a qual foi antecedida pela «Ordenança Geral da Armada» publicada em 1916 e por outras duas, com a mesma designação, publicadas, respectivamente, em 1866 e 1896. Antes daquelas Ordenanças esteve em vigor na Armada, durante sessenta anos, o «Regimento Provisional para o Serviço e Disciplina das Esquadras e Navios da Armada Real», de 20 de Julho de 1796, que se julga ter sido o primeiro regulamento para o serviço de bordo dos navios de guerra. O «Regimento Provisional» divide-se em quatro capítulos. O primeiro trata das ordens sobre polícia e disciplina, o segundo do serviço fundeado, o terceiro do serviço andando à vela e o último da distribuição da guarnição nos postos de combate e dos oficiais de bordo, tanto da classe de Marinha, como de Artilharia e Infantaria.

Para além das normas regulamentares para o serviço, muitas das quais semelhantes às actualmente em vigor, contém o «Regulamento Provisional» disposições bastantes curiosas. Transcrevem-se algumas dessas disposições:

CAPÍTULO I

ARTIGO V

«Em todos os Domingos e Dias Santificados se dirão duas Missas e em todos os dias, antes do anoitecer, assistirá toda

a guarnição à Ladaínha rezada e mais Orações em que se peça a Deus todo o bom sucesso pelas Armas de Sua Magestade e saúde da Família Real. As sentinelas terão o cuidado de não consentir a pessoa alguma os chapéus na cabeça durante aqueles actos.»

ARTIGO LII

«Haverá na boca da Escotilha um barril com vinagre e água misturada, para todas as manhãs lavarem a boca, e uma celha em que lancem as bochechas que tomarem, sem as lançarem no Convés. O Comandante do Navio deve obrigar toda a guarnição que use desta providência, meio tão essencial para a conservação da saúde das equipagens.»

ARTIGO LIII

«Para o mesmo fim de conservar a saúde de toda a gente embarcada, concorrerá infinitamente a limpeza do corpo e mudança de fato. Para o que toda a equipagem será obrigada a mudar de camisa duas vezes na semana, e em todos os Domingos e Dias Santificados, em que não houver trabalho, se vestirá a Marinhagem com o seu fardamento asseado, assim como toda a Tropa.»

ARTIGO LIX

«Haverá todo o cuidado em que a Marinhagem e Tropa que deve render o Quarto se chame uma Ampulheta (1) antes, para poderem estar pelo menos dez minutos antes de subirem para o Quarto, debaixo do Castelo e Tolda, esperando o toque do Sino, a fim de evitar o dano que lhes pode causar passando de repente de um lugar ordinariamente quente, para o ar frio e muitas vezes húmido e chuvoso.»

ARTIGO LXI

«Em todas as semanas, ao menos, se ordenará que todas as pessoas da Equipagem façam a barba, e que todos os dias se penteiem e lavem; e para que o possam fazer no corpo todo, haverá à Proa duas Tinas prontas para se banharem.»

ARTIGO LXIV

«Como da limpeza do corpo procede de ordinário evitar o contágio de moléstias, se permitirá à gente da Equipagem o exercício de nadarem em estação e horas próprias, havendo a prevenção de estar sempre pronto um Escaler para dar socorro a qualquer que o necessitar.»

ARTIGO LXXIV

«Observar-se-á geralmente em todos os navios a estreita ordem de falar com vozes moderadas, tanto nas práticas ordinárias da gente, uma com a outra, mas muito principalmente em ocasiões de Manobra e Fainas, proibindo toda a faloma (2).»

ARTIGO LXXV

«Aos Oficiais Inferiores, pelo que pertence aos soldados, e aos Oficiais Marinheiros (3), pelo que pertence à Marinhagem, se deve impor esta obrigação que devem executar à risca.»

ARTIGO LXXVI

«O Comandante do Navio deve ter o maior cuidado em que se executem os dois artigos antecedentes com todo o rigor, para que costumada a sua Guarnição a esta boa ordem, se evite toda a perturbação e desordem que é muito certo aconteça em semelhantes casos, confundindo-se as vozes e não se percebendo mesmo aquela de quem manda.»

ARTIGO LXXXIX

«Sendo finalmente uma demonstração de disciplina e de subordinação entre os Navios de qualquer Esquadra o imitarem as Manobras do Navio Comandante, ainda que este lhes não faça sinal, se ordena a todos os Comandantes de Navios de Sua Magestade esta regular observância, praticável no largar e ferrar pano; arriar e içar mastaréus e vergas; fazer subir a gente a elas; meter dentro ou deitar fora as Embarcações miúdas; largar ou arriar bandeiras; ou outras semelhantes Manobras que sempre devem ser imitadas pelos Navios da Esquadra, e de cuja falta ou retardação é responsável cada Comandante, fazendo elas provas de insubordinação e de negligência; e quando por qualquer embaraço se não possa imitar alguma das sobreditas Manobras, o Comandante desse Navio mandará imediatamente dar uma satisfação ao da Esquadra.»

CAPÍTULO II

ARTIGO LXXV

«Em todos os paióis, assim do Mestre como do Despenseiro, haverá três chaves, das quais terá uma o Comandante, outra o Oficial de Quarto e a terceira o Mestre, ou o Despenseiro.»

ARTIGO LXXVI

«Nunca se mandará abrir o Porão, Paióis, ou Despensas em que há géneros pertencentes a Sua Magestade, para se gastarem ou distribuirem, sem que estejam presentes aquelas pessoas a cujo cargo eles vêm, ou os seus Fiéis, e aquelas que pelo seu dever as devam fiscalizar; e, quando isto acontecer, mandará o Oficial de Quarto com a sua respectiva chave a um Oficial, segundo ou terceiro do seu Quarto, qualquer da Tropa detalhado nele, ou algum Guarda-Marinha.»

(1) As ampulhetas ou relógios de areia regulavam a vida a bordo e eram de meia hora.

(2) Faloma: conversação ruidosa.

(3) Os Oficiais Marinheiros eram os Mestres, Contramestres e Guardiões, Estes últimos tinham o posto intermédio aos de Contramestre e Cabo.

CAPÍTULO III

ARTIGO XCIX

«Sendo a Arte de manobrar um Navio uma parte daquelas em que um Oficial de Marinha se mostra o mais brilhante no seu Ofício, deve todo aquele que se achar nas circunstâncias de um tão considerável emprego nos Navios de Guerra de Sua Magestade, esmerar-se em que todas as suas Manobras sejam feitas com a mais acertada ordem, grande presença de espírito, inteligência do que vai mandar, e um método fixo primeiro que tudo na bem ordenada repartição da gente aos Cabos e na mais rígida Disciplina em a manter em, silêncio, atenta unicamente à sua voz.»

ARTIGO C

«Todo o Oficial Comandante de Quarto deve tanto tomar na sua consideração tudo quanto possa compreender o literal e o espírito do Artigo antecedente, que sempre lhe for preciso largar ou ferrar Pano, ou fazer qualquer Manobra, será obrigado a executá-la sem a menor negligência nesta matéria, fazendo que à sua voz ou à do Apito do Mestre se içem, e arriem sempre à pancada, todas as velas que acaso da Ré ou d'Avante devam ser içadas ou arriadas, tanto em tempo de Calma, como em tempo de Vento rijo, a menos que outras cautelas mais necessárias neste último caso não prevaleçam a qualquer outro objecto.»

ARTIGO CXXV

«Cuidará muito o Comandante em que as Equipagens sirvam com gosto, fazendo que sejam tratados com estimação pelos seus Oficiais, enquanto o seu proceder não merecer castigo.»

Henrique Alexandre da Fonseca
Cap.-m.-g.

Ciências Artes e Letras

Uma Revolução no Egipto há 3346 anos

Desde o ano 3000 antes de Cristo que o Egipto vinha sendo governado por homens deuses – os faraós. Desde a aurora dos tempos pré-históricos que os homens mais espertos e mais hábeis, vestindo indumentárias singulares e afivelando máscaras aterrorizantes mantinham em sujeição e exploravam o seu semelhante.

No Egipto, durante dinastias sucessivas, legiões de súbditos e de escravos trabalhavam para o faraó – o deus na Terra. Senhor de todo o Egipto e de todos os seus súbditos era também usufrutuário do seu trabalho. Tudo o que se produzia era do faraó. Na sua imponência e na sua magnanimidade (?) provia às necessidades dos seus súbditos, distribuindo a cada um segundo o que entendia necessário e justo. O Egipto viria a ser assim o primeiro exemplo na história do capitalismo de estado.

Centenas de milhares de homens carrearam durante gerações inteiras milhões de blocos de pedras para os templos dos deuses e para os túmulos dos reis e dignitários da corte. Sob um sol de morte, milhares de desgraçados talharam pedras de cerca de um metro cúbico nas pedreiras da margem oriental do Nilo, para as

arrastar, sobre rolos de madeira (sem contar a travessia do rio), até às pirâmides que iriam abrigar as múmias dos faraós. Só a de Kéops tem dois milhões e meio destes blocos e mobilizou 250 000 homens. Se juntarmos a isto os templos e os túmulos cavados nas montanhas com galerias subterrâneas que chegavam a contar trinta salas, teremos uma ideia do que tem sido a servidão da humanidade. Como compensação e lenitivo para a miséria e para as bastonadas havia a certeza (!) de uma vida eterna no seio de Osíris.

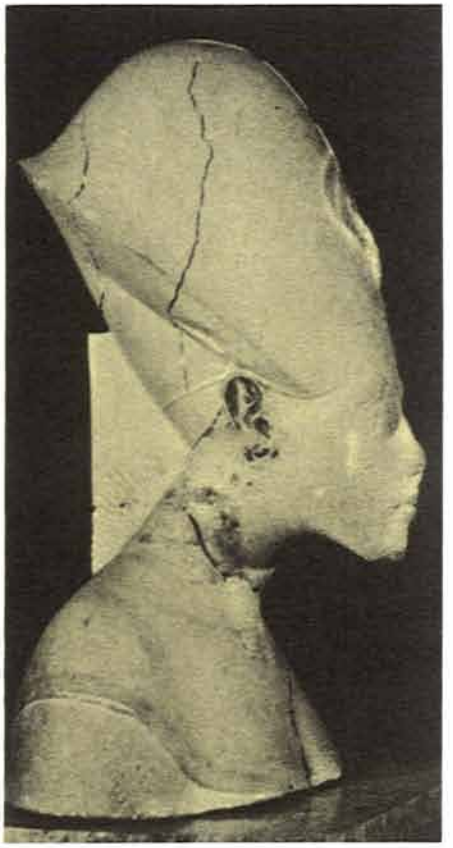
Por si só, o faraó seria incapaz de exercer este absoluto «contrôle» de todo um povo, ainda que de índole submissa e pacífica. Contava para esse efeito com uma máquina administrativa onde tinham assento os favoritos, os sacerdotes e os escribas. Adoravam-se no Egipto cerca de 2000 deuses dos quais o principal, pelo seu poder temporal, veio a ser Amon. No tempo que antecedeu a subida ao trono de Amenófis IV, o poder dos sacerdotes de Amon, de que Bekanchos era o chefe supremo, foi por assim dizer um estado dentro do Estado. Eram mesmo os sacerdotes de Amon que, passeando a imagem do deus – um carneiro com o disco solar sobre a cabeça – por entre as colunas do seu magestático templo em Tebas, a faziam parar em frente do eleito e do escolhido, quando lhes não convinha um sucessor legítimo.

Um papiro do império novo informa-nos que dependiam do templo de Carnac, entre outras coisas, 433 jardins, cerca de 240 000 hectares de terras de cultura, 65 aldeias e 83 barcos.

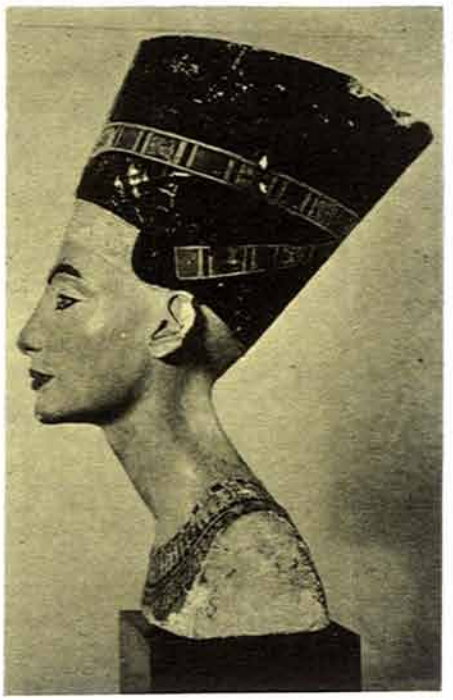
Um sacerdote de Amon conseguiu mesmo, nos fins do império novo, usurpar a coroa.

O trabalho escravo predominava no Egipto e é disso exemplo a diáspora israelita. Lembremo-nos de que Ramsés II mandou abrir um canal entre o Nilo e o Mar Vermelho que desapareceu sob as areias do deserto. O faraó Necau mandou abrir um segundo canal. Nos trabalhos de construção, só no reinado de Necau, morreram 120 000 egípcios. No tempo de Cleópatra ainda existia esse canal, o que permitiu à sua esquadra passar do Mediterrâneo para o Mar Vermelho quando foi derrotada por Octávio em Actium.

Duzentos e noventa e cinco faraós dominaram no Egipto durante 3 milénios. No entanto, nenhum teve comportamento tão singular como Amenófis IV da XVIII dinastia. Este faraó foi único e tinha mais alma de profeta filósofo do que de faraó. Instituiu o monoteísmo no Egipto por entender que deveria haver apenas um deus criador. Esse deus era Aton, o princípio da vida, simbolizado pelo sol de quem a vida procede. Casado com a bela rainha Nefertitis, entregava-se à meditação nos longos passeios a que os dois se habituaram. O faraó era poeta e compôs vários hinos e cânticos ao deus Aton cuja poesia ainda hoje nos emociona. O ideal de bondade e justiça com que nos mostra Aton só teve paralelo 1370 anos mais tarde com o advento do cristianismo. Partindo de um rei, um tal exemplo é talvez único na história da humanidade; porque Amenófis IV não se limitou a formular uma doutrina – praticou mesmo reformas que, pelo seu conteúdo e alcance social, podemos considerar revolucionárias. Era um filósofo mas não um fantasista; era um revolucionário mas simultaneamente um pacifista convicto. Desprezava os sacerdotes de Amon que considerava como feiticeiros e negociantes corruptos. Num dos seus decretos exortava os sacerdotes a mudarem de atitude pois Deus era verdade e amor. Os sacerdotes não o ouviram mas um dia um deles foi preso e julgado por ter vendido por preço exagerado, a uma pobre mulher, um «Livro da Morte» para pôr no túmulo do marido. Apesar de sobrinho de

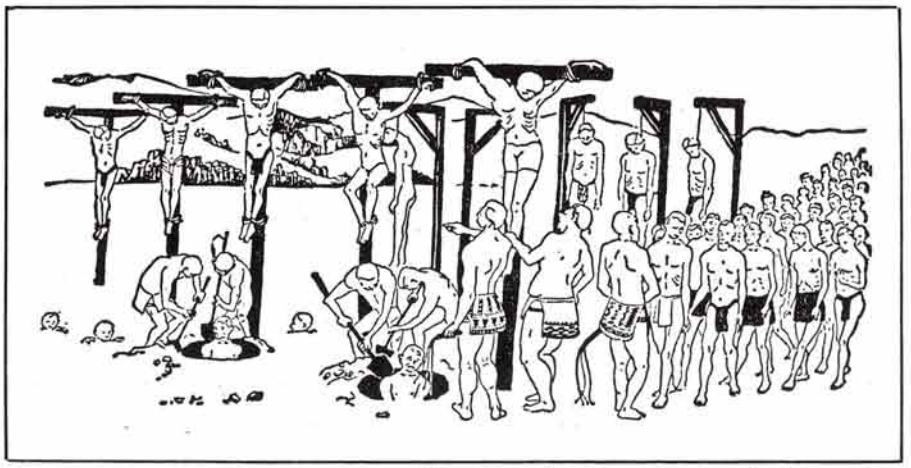


Busto de Amenófis IV (Akhnaton).

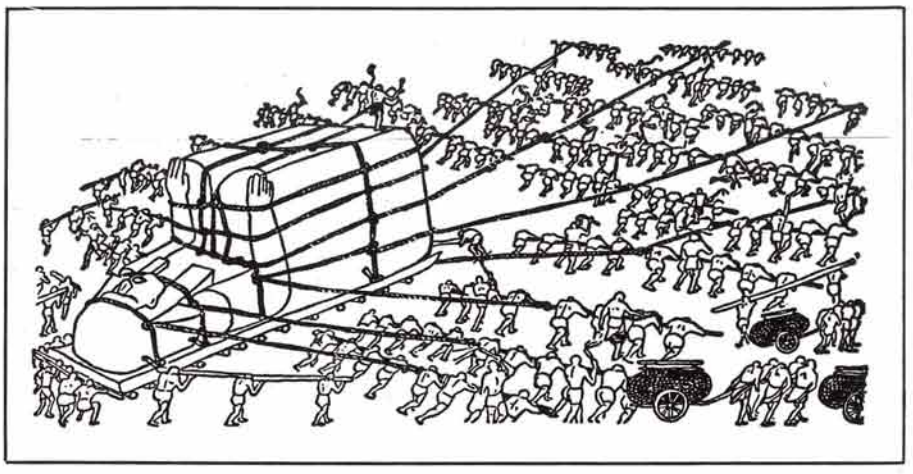


Busto de Nefertitis.

Bekanchos, o sacerdote foi condenado e executado. Perante a reacção do clero, o faraó toma uma atitude de uma coragem inaudita. Estamos no ano 1370 antes de Cristo. Na sala do trono, perante todos os notáveis do império e dos principais sacerdotes, incluindo Bekanchos, o rei proclama do alto do seu trono: «Homens de Tebas, o nosso povo pratica um culto pagão, sacrificando a um exército de deuses cujo grão-sacerdote é Bekanchos. Mas eu declaro que não existem deuses que possam aceitar o sangue e o crime, mesmo a título de sacrifício. Existe apenas um deus acima de nós que dirige o nosso destino. Esse deus é Aton. Sigam a minha doutrina e apliquem-se a ser homens iguais antes que a morte disso se encarregue. Fecho as escolas dos sacerdotes porque eles nunca foram os servidores de Deus. Fecharei todos os templos de Amon e suprimirei as fontes de receita dos sacerdotes. Retirar-lhes-ei os portos, os navios, as oficinas, as pedreiras e os rebanhos, que são, na cólera e na paixão do domínio, um Estado dentro do próprio Estado. Daqui em diante os sacerdotes poderão comparecer em tribunal. A cidade de Tebas é indigna de ser a capital. Mandei construir uma nova residência em El-Amarna em honra de Aton e em sinal de reforma passarei a chamar-me Akhnaton. Os que quiserem seguir-me serão bem-vindos a Amarna».



Os escravos que se revoltavam eram crucificados, enforcados ou enterrados vivos até ao pescoço, ao mesmo tempo que se conduziam muitos outros para os locais de suplício, a fim de que este espectáculo lhes tirasse as veleidades de se rebelarem.



Centenas de escravos arrastando uma estátua de pedra.

Esta declaração rebentou como uma bomba no magnífico templo de Amon onde os sacerdotes tiveram que defender com risco da vida as imagens dos deuses. Alguns soldados recusaram obedecer aos oficiais, em regra sacerdotes, e o povo começou a fazer pilhagens. Na embriaguês da liberdade que nunca experimentara penetrou nos haréns dos ricos pilhando e violando as mulheres. A calma foi no entanto restabelecida e o rei partiu para a nova cidade. O povo dava largas à sua alegria nas ruas e praças e invadiu o templo do deus que os tiranizara.

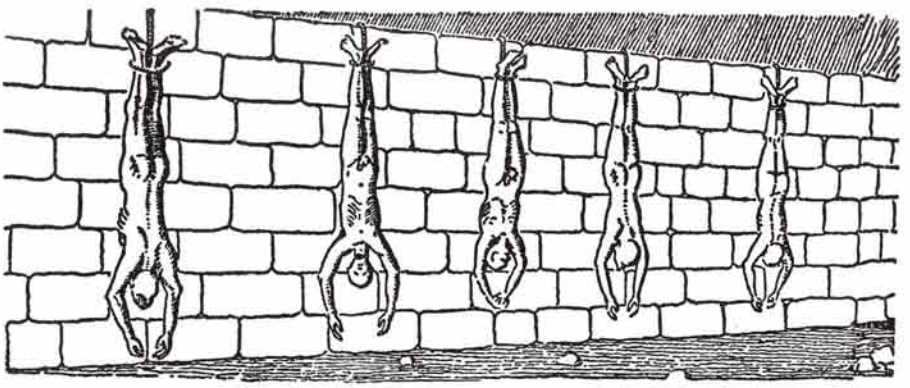
Foi um profundíssimo abalo que modificou todo o sistema de vida a que o Egipto estava amarrado. O povo habituara-se aos seus sacerdotes e aos seus deuses antigos e a tradição religiosa era a espinha dorsal do império. Os homens deveriam passar a viver na verdade e na simplicidade como o próprio rei, que, ao invés do que era uso, se misturava com o povo e mantinha um ambiente familiar idêntico ao de qualquer outro lar. Proibiu que o povo se pusesse de joelhos na sua presença. A arte emancipa-se da censura dos sacerdotes e adquire uma liberdade de expressão e um realismo até então intolerados. Os sacerdotes conspiravam contra o rei que se mantinha surdo aos avisos que lhe chegavam. Vivia modestamente e libertava os escravos. Apelou para os

pobres e pediu-lhes que lutassem pela causa de Aton pois nada tinham a perder e desejava o fim da escravatura e da miséria. Mandou reabrir processos arquivados e soltar prisioneiros. Publicou um decreto proibindo a caça por a considerar uma actividade desumana. Pretendeu acabar com a cáfila dos intermediários que exploravam o povo. Suspendeu as construções de luxo e iniciou um plano de construção de casas para o povo. Aboliu os haréns e ele próprio vivia em monogamia. Proibiu a coabitação com os animais e determinou que as casas tivessem forno e latrinas para que as necessidades não fossem satisfeitas nas bermas dos caminhos. Passou a vigorar um modelo único de habitação que os próprios membros da corte passaram a utilizar. Era proibido mendigar. Criou a primeira cidade operária da história; foi desenterrada perto de El-Amarna.

Toda esta revolução não fizera correr sangue. O exército fora dissolvido porque Akhnaton considerava o soldado como um representante da classe mais baixa da sociedade. Como corolário, os países dominados e as colónias emanciparam-se mas o rei mandou-lhes dizer que o novo deus não tolerava a opressão e, como tal, dissolvia o império. A primeira colónia a ser liberta foi a Síria. Mandou recolher todas as tropas de ocupação e os comissários e governadores que comparava a uma praga de gafanhotos ou a vulgares ladrões. Suprimiu a grande propriedade e distribuiu as terras aos camponeses. Os ricos ficaram com as terras necessárias à sua subsistência e passou a não haver escravos. Os médicos eram obrigados a tratar os pobres gratuitamente e os sacerdotes obrigados a trabalhar. Era proibido enriquecer sem trabalhar porque Aton era o deus da Justiça. Estas medidas eram aplicadas sem violência e sem derramamento de sangue porque Aton era o deus do Amor. Akhnaton era um idealista e não contou com a estupidez e perversão dos homens.

O povo não soube o que fazer da liberdade. Faltaram-lhe chefes à altura e objectivos concretos. Não tinha espírito de solidariedade e não soube defender os seus novos privilégios. Chegou mesmo a revoltar-se contra o rei que os obrigava a aprender a ler e a escrever, preferindo a ociosidade e desejando passar a viver à maneira dos ricos. Na verdade aproveitava a liberdade para a libertinagem e o deboche. Os sacerdotes não perdiam tempo. Diminuiram a repartição das sementes e aumentaram os preços. Sabotaram a produtividade e geraram o descontentamento. Sem colónias, o comércio marítimo decresceu e os marinheiros desempregados geraram perturbações. Não vinha ouro da Síria e do Sinai.

Com a interdição da mumificação, as indústrias subsidiárias entraram em crise. Os sacerdotes aproveitaram para concitar os ódios e anunciaram grandes catástrofes porque o deus Amon havia sido destronado e humilhado. Um belo dia a reacção estoirou com o seu cortejo de vinganças e horrores. De um lado os escravos e os pobres que viam ameaçadas as suas vidas se Aton perdesse; do outro, os sacerdotes e o seu exército que faziam apelo à guerra santa. Tiraram as armas dos seus esconderijos e distribuiram-nas pelos soldados, prometendo-lhes a fortuna em nome de Amon. A este partido pertenciam os grandes proprietários, os eunucos, os empregados



Heréticos pendurados pelos pés, sob um sol escaldante, no muro da morte.

dos templos, os escribas e todos os que tinham perdido privilégios.

A guerra civil devastou o território e Akhnaton, com trinta anos, viu desfazer-se e escapar-se-lhe das mãos o seu país. Os que lhe eram fiéis voltaram-se por fim contra ele abandonando-o e procurando, oportunisticamente, «virar a casaca». A própria mulher – a doce e encantadora Nefertitis – o traiu. Um dia, apareceu envenenado. As suas últimas palavras, já moribundo, foram estas: «O reino de deus não tem lugar na Terra. Tudo voltará como no passado. O medo e o ódio e a injustiça reinarão de novo sobre o mundo. Teria sido melhor eu não ter nascido, porque não tomaria conhecimento do mal».

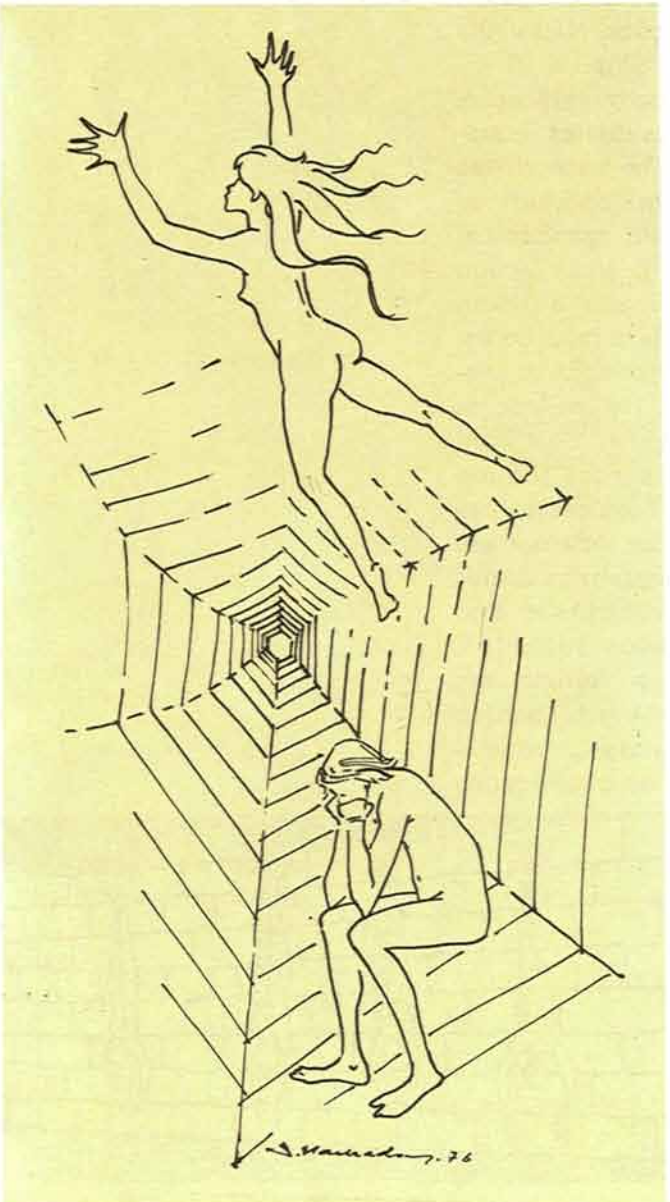
Amon saiu vencedor e o povo veio amontoar-se em frente dos seus templos, como o fizera já diante de Aton.

Sacerdotes, militares e gente nobre desencadearam uma violenta repressão. Executaram milhares de desgraçados e de novo a plebe ignara marchou a talhar pedra e a carrear os blocos das pedreiras para os templos e túmulos. De novo se povoaram os haréns e os exércitos marcharam contra os países vizinhos. Instituiu-se uma Inquisição e fizeram-se autos de fé, enforcamentos, emparedamentos, chegando-se a enterrar pessoas vivas para honra e glória de Amon. Seu filho, que veio a ocupar o trono, mudou o nome de Tutankaton para Tutankamon.

O povo egípcio iria conhecer mais três milénios de miséria e escravidão! El-Amarna foi abandonada pelos habitantes como os ratos abandonam o navio quando se afunda. As areias do deserto cobriram-na até há poucos anos para que hoje nos fosse dado conhecer a lição do seu faraó «profeta».

O. Lemos
Cap.-frag.

Bibliografia: «Histoire de l'humanité», 2.º volume, edição UNESCO. «O Vale dos Reis», por Otto Neubert. «Ancient Egypto». «Life» (1968).



LIBERDADE

Eu não podia
ficar presa contigo
à teia onde te envolves.
Onde passas o dia-a-dia banal,
de cansaço, de apatia,
de existência sempre igual.
Eu não podia aceitar;
essa morte em que tu vives,
essa maneira de ser.
Pois minha alma é aventureira
gosta de sensação, de novidade.

Eu sou vento. Sou fogueira.
Sou como a onda inconstante
que não pode viver presa.

Precisa de Liberdade!!!

Helena Luísa M. Coentro Bonjour
Funcionária da D. S. E. C.

Voz da Abita

Continuamos a receber correspondência do «Pezinhos», cabo M. Transcrevemos a sua última carta:

«Alfeite, 15 de Março de 1976.
«Lembram-se de, no número 52 da «nossa» Revista, eu ter chegado à conclusão que sou um pequeno burguês? Ainda julguei que alguém contestasse mas, como já lá vão dois meses e ninguém disse nada, convenço-me que o que eu dizia estava certo.
«Pois a propósito, vou agora revelar uma conversa que ouvi na Ericeira entre duas peixeiras desavindas. Garanto a sua autenticidade.
«Foi num daqueles dias soalheiros de Inverno de que só a nossa terra tem o privilégio. A convite do meu compadre Chico, eu, ele, e as respectivas consortes, fomos por aí fora, de automóvel, atestar a pulmoneira com ares despoluidos, mistos de mar e campo. Ao passar na Ericeira vimos um grande ajuntamento e aproximámo-nos para ver do que se tratava. Duas peixeiras, melhor dizendo, duas trabalhadoras do pescado, quase se engalfinhavam, mimoseando-se mutuamente com os maiores insultos e palavrões do rico vocabulário lusíada. Sua «isto», sua «aquilo»... Uma delas, mulher alentada e bem abastecida de peitos, brandia o punho na direcção da cara encarquilhada da outra, exclamando:

« – Fique sabendo, sua ordinária, que eu até podia dar o peixe de borla. Graças a Deus, não preciso. Tenho um prédio, que me custou dois mil contos, a render bom dinheirinho, e ainda tenho muito por fora... Está a ouvir sua «vaca»? – e dando palmadas na peitaça – Foi tudo ganho com o suor do meu rosto...
«Claro que a outra não se ficava:
« – Pois se tem muito dinheiro coma duas vezes que para mim chega uma, seu «canhão», sua estúpida... A roubar os fregueses é que você enriqueceu, grande estupor...
«A certa altura, achei que era demais e resolvi intervir para acalmar os ânimos e restabelecer a paz:

« – Acabem lá com isso... Sejam amigas... Ambas estão a ganhar a vida...
« – Cale a boca seu pançudo – vociferou a do prédio –; alguém o chamou para a conversa? Ora siga lá o seu caminho e não se meta onde não é chamado... seu burguês... seu «asno»...
«Com aquele chorrilho de asneiras fiquei prestes a ir às do cabo mas, a mulher começou a puxar por mim e, com a ajuda do Chico, conseguiu levar-me para o carro. Estava capaz de rebentar! Com franqueza, vai uma pessoa dar um passeio para se destrair e vem um «camafeu» daqueles estragar tudo...
«E afinal o que é que se tinha passado? Porquê todo aquele banzé?

«Quem apurou tudo foi o Chico. Muito mais calmo que eu, e pelas pessoas que lá estavam desde a primitiva, apurou o seguinte: ambas as trabalhadoras tinham adquirido peixe na lota de Cascais a 90$00 o quilo mas, enquanto uma, a que ainda não tem prédio, queria vendê-lo a 100$00, a outra, a que já o tem, achava pouco e queria vendê-lo mais caro. «E agora pergunto eu: Então aquela gorda do prédio não é burguesa? Não pode ter tantas coisas que eu, e muitos outros, não podemos? E como é que ela enriqueceu? Não foi à custa dos pobres pescadores, que «andam sobre as ondas do mar» e a explorar os infelizes consumidores de peixe?

«Vá lá chamar burguês ao diabo que a carregue...»

*

De António S. Leandro, ex-mar. FZ, e actualmente caixeiro-viajante, Porto, recebemos uma carta na qual, depois de fazer elogiosas referências à Revista, que muito agradecemos, relata um encontro e uma conversa com um antigo camarada, ainda ao serviço, insurgindo-se contra o facto deste, já a rondar os 40 anos de idade, ainda não ter sido promovido a cabo e perguntando:

1.° – «Onde será que se encontra um bom profissional com mais de 15 anos de serviço no mesmo posto e sem esperanças de promoção?»

2.° – «Quantos senhores oficiais se encontram nesta situação?»

3.° – «Qual o estímulo profissional para os mais novos, que enveredam pela carreira naval?»

Lamentando embora, que o seu camarada e amigo não tenha ainda sido promovido, tendo todas as condições para isso e, provavelmente, por falta de vagas no Quadro a que pertence, tentaremos responder às suas perguntas pela ordem com que as formulou:

Quanto à 1.ª, há realmente muitas profissões em que, se não passa de certo posto, a não ser que a pessoa se habilite para isso. É o caso dos operários, camponeses, caixeiros, merceeiros, etc., etc. Porém, de certo modo, para obviar tal inconveniente foram criadas, no meio militar, as diuturnidades.

Com respeito à 2.ª, já tem havido e pode tornar a haver oficiais com 15 anos de posto! Sem esperança de promoção? Isso é que creio que não. Uma e outra coisa estão sujeitas às contingências de haver vagas nos Quadros.

Sobre a 3.ª, é claro que compete aos próprios avaliar as suas probabilidades de acesso na profissão e segui-la ou procurar outra.

Como sabe, há na Armada as seguintes possibilidades para as praças: Acesso à Escola Naval – carreira de oficial de Marinha, Engenheiro Maquinista Naval e Administração Naval; Curso de Formação de Oficiais do Serviço Especial – carreira de oficial do Serviço Especial; Curso de maquinista naval e artífice electricista e radioelectricista – carreira de sargento; Curso de enfermeiro – carreira de sargento; Curso de carpinteiro – carreira de sargento. O acesso de sargento a oficial é possível através do Curso de Formação de Oficiais Técnicos (CFOTE), dependente, no entanto, da natureza do quadro e possibilidade de vaga.

Por fim, desculpe não concordar consigo quando diz «não acha, senhor Director, que por muito lírico que achemos o alcaixa, chega a determinada idade em que os que são obrigados a usá-lo o acham detestável?». Francamente não acho. O alcaixa nunca envergonhou ninguém. Pode significar, isso sim, baixos vencimentos; mas foi, é, e será sempre uma honra vesti-lo.

*

De António Duarte Vieira, ex-mar. FZ n.° 19/66, Lisboa, recebemos uma carta mostrando a sua estranheza por se falar na Revista (n.° 53) da descolonização de Angola e não se falar na das outras colónias portuguesas. Afirma a dada altura: «Fui fuzileiro em Moçambique, outros foram-no na Guiné, e julgo que todos gostaríamos de saber como se processou o adeus da Marinha nessas terras»... Agradecendo os cumprimentos e as boas referências à «nossa Revista», achamos que este nosso prezado assinante tem toda a razão. Simplesmente, apesar de o termos pedido, só Angola nos ouviu, enviando os artigos que publicámos sobre o que se passou com a Marinha nos últimos tempos bem como a despedida. Ainda é tempo de alguém que lá tenha estado (em Moçambique e na Guiné) o faça. A Revista fica à espera e desde já agradece a quem se dispuzer a isso.

*

CARTA ABERTA AOS «FILHOS DA ESCOLA» DE VOLUNTÁRIOS DA INCORPORAÇÃO DE 1930

«Tenho lido com frequência na «Revista da Armada» reuniões de recrutamentos e alistamentos confraternizando em almoços que servem de pretexto para relembrar os tempos da nossa mocidade, que já vai bem longe. Porque não fazemos nós – voluntários da incorporação do ano de 1930 – um encontro em sítio a combinar? Estou a recordar-me do Centeio, do Belmiro, do Chelas e de outros que julgo estarem em Lisboa e que poderiam organizar uma reunião. Eu mesmo, aqui da província, estou pronto a dar uma ajuda e até ofereço a minha casa para fazermos o primeiro encontro. Quando quizerem, DIREI PRESENTE. Aqui fica a sugestão à espera de respostas urgentes para Alfredo de Sousa Simões (4611) – Vila Nova de Ourém (telef. 4 22 22).»

*

RECRUTAMENTO DE 1948

A foto reproduzida diz respeito ao almoço de confraternização dos «filhos da escola» e seus familiares realizado no restaurante Lido, na Amadora, em 15 de Junho de 1975.

Como já vai sendo tradição, este convívio efectua-se anualmente juntando num grande abraço muitos dos alistados na «Briosa», no ano de 1948.

O almoço do corrente ano terá lugar no dia 29 de Maio, pelas 14 horas, no restaurante Casa das Enguias, na Lançada, Sarilhos Grandes (Estrada Moita-Montijo). As inscrições podem ser feitas para Manuel João Pereira Reis, Rua de S. Bento, 180-2.° – Lisboa-2.

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o matrimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

C.-alm. Décio Braga da Silva com D. Maria Berta da Costa Ferreira Vieira, em 12-2-76.

Cap.-ten. António Fernando de Melo Martins Soares com D. Maria Dias Ferreira, em 4-3-76.

1.º-ten. AN José Manuel Barroso Mendes de Morais com D. Maria Helena Tuna Ribeiro, em 5-2-76.

1.º-ten. SG Humberto Emídio Leão Águas com D. Maria Célia Vidal Montes, em 7-2-76.

1.º-ten. João Joaquim Teles Ribeiro com D. Jocelyue Renec Cland Paulette Gissuiger, em 26-3-76.

G.-mar. EMQ João Mário António Carrinhas dos Reis Fernandes com D. Aurora Matias Lopes, em 14-2-76.

1.º-sarg. B Constantino de Jesus Pinto com D. Maria de Fátima Pinto de Carvalho, em 21-2-76.

2.º-sarg. H Ernesto de Oliveira Dias com D. Maurícia Rosa Prates Carrilho, em 21-2-76.

PASSAGENS À RESERVA

Cap.-frag. SG Abílio Serafim Curado Chaveiro, em 16-3-76.

Cap.-frag. SG António Rosa, em 16-3-76.

1.º-ten. SG António Cabrita Guerreiro, em 11-3-76.

Sarg.-aj. CM José Marques, em 24-2-76.

1.º-sarg. CM Esmeraldo José Jacques, em 16-2-76.

1.º-sarg. A António Manuel Bule e 1.ºs-sarg. S Francisco Marques de Carvalho e Francisco dos Reis Estêvão, em 24-2-76.

1.º-sarg. A Luciano Cristo, em 26-2-76.

1.º-sarg. A António João Moreira, em 4-3-76.

1.º-sarg. M João Augusto Loureiro, 1.º-sarg. CM José Ribeiro da Silva Pereira e 1.º-sarg. L Severino Tavares Ratinho, em 5-3-76.

1.º-sarg. M Custódio Osvaldo Alves e 1.º-sarg. E Emílio Augusto Sebastião, em 15-3-76.

2.º-sarg. CM Ricardo Lourenço Guerreiro, em 25-2-76.

1898/Cabo M Joaquim Correia Lúcio e 2390/Cabo CM Armando Cardoso da Silva, em 16-2-76.

1877/Cabo A José Mateus, em 24-2-76.

2206/Cabo CM José Martins da Costa Tavares, em 25-2-76.

2933/Cabo CM Manuel Ludgero dos Santos, em 29-2-76.

3912/Cabo FZE José Luís, em 4-3-76.

2034/Cabo CM João Gonçalves Timóteo, em 5-3-76.

599/67/Mar. FZ José Augusto Antunes Batalha, em 29-2-76.

FALECIMENTOS

É com desgosto que anunciamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

Cap.-frag. RF Guilhermino Martins de Magalhães, em 18-3-76.

1.º-sarg. MQ António Silvestre Chambel Costa, em 2-4-76.

2.º-sarg. CM RA João Baptista Aires, em 5-2-76.

1175/Cabo aux. RA Eduardo Gomes Cardoso, em 2-3-76.

1436/Mar. TFD RA Domingos Soares, em 23-2-76.

4780/Mar. TFH José Jesuíno Feio, em 28-2-76.

Que sabe você de Matemáticas Modernas?

Os meninos nascem cada vez mais espertos. Dizem. Ou jovens pais embevecidos com recente descendência, ou avós babosos da sua multiplicação através dos filhos, o facto é que se ouve a cada passo aquela frase, com foros de axioma. Os bebés sorriem mais cedo, empertigam-se antes dos três ou quatro meses de antigamente, fazem tem-tem e ensaiam passos, antes de soprarem a primeira vela. Neste caminho de progresso e precocidade, não nos admiremos de, muito breve, deixarem de sorrir por se aperceberem da lástima do mundo em que os vão pondo. No nosso simpático e original país, então, é bem possível que comecem a promover, nas respectivas maternidades, reunião geral, aos oito dias, para eleição dos representantes junto dos pediatras e enfermeiras. E reivindiquem, também, desde logo, direito a aumento de salários e de papas.

Para já, todavia, os meninos mais crescidos exibem outra demonstração de precocidade, no seu avanço intelectual. Ao trocar dos bibes pelas batas escolares, deixam os papás seriamente atrapalhados quando solicitam, em casa, a pequena intervenção de auxílio para as dúvidas da matemática. Papá erudito, ou não, aprendeu na escola a saber quantos litros de água levava um tanque com tantos e tantos centímetros de altura e de largura, ou quanto sobrava de uma nota de cinquenta escudos depois do Zezinho ter comprado três livros, três cadernos, cinco lápis e uma borracha. Hoje, não sobrava nada, claro; qualquer dia aquilo nem dá para a borracha. Mas o problema não é esse. É que os problemas do menino, hoje, não tratam de tanques de água, nem de compras — estas, na realidade cada vez mais difíceis, mesmo para os adultos. As dúvidas que o jovem trás para casa são do Carlitos ser ou não ser elemento pertença do subconjunto de rapazes da sua turma, ou, da intersecção dos subconjuntos de pares e ímpares ser ou não ser um conjunto vazio. Ora, vazio tem o paizinho o bestunto quando ouve estas e outras barbaridades que as suas campânulas auditivas nunca haviam recebido, em aulas de matemática, ou do que fosse, e a defesa é uma tossidela impertinente a esconder a natural e profunda angústia de não perceber, sequer, o que o filhote diz. Depois, na roda de amigos, rodeia o fracasso reafirmando mais solene e convictamente a precocidade destes garotos no seu intelectozito.

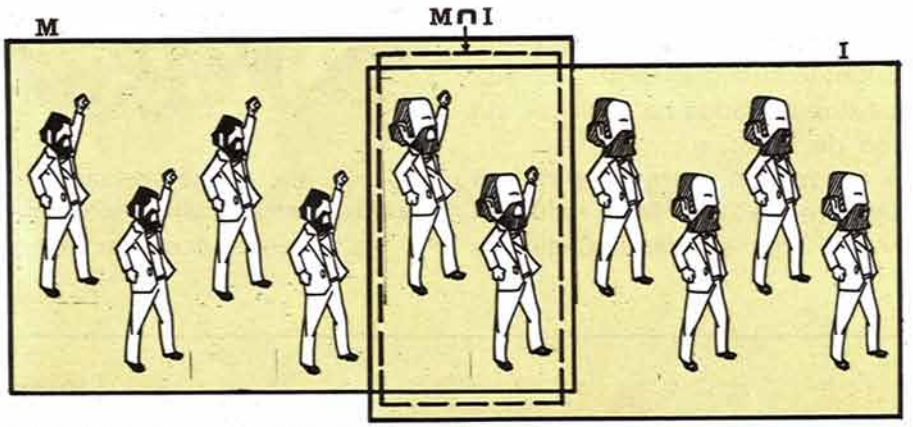


Fig. 1 — Intersecção dos conjuntos M e I: M ∩ I.

Ora bem, não custa nada (e nunca é tarde) aprenderem-se duas ou três noções de matemáticas, destas ditas modernas, para aguentar, pelo menos, o embate das inocentes perguntas filiais, o suficiente, vá lá, para não cair no comprometedor desprestígio da sua patriarcal figura face à pequena descendência. Para já, porém, uma advertência preambular, não vá, no final destas linhas, surgir o desabafo: ora, bolas! então isto é que são matemáticas modernas? As matemáticas modernas começam, de facto, com noções tão simples, que o desapontamento do espírito medianamente intelectual, ao abordá-las, tende a roçar pelo sentimento de frustração. Os princípios matemáticos transformam-se efectivamente num exercício de lógica e pouco mais. E a lógica, conquanto a estupidez navegue por aí à farta, é aquisição que a idade tende a favorecer.

Das primeiras noções que hoje se ensinam aos meninos, sobressai, talvez, a de conjunto. Ora, conjunto, em matemática, não difere grande coisa do que, no tagarelar quotidiano, designamos com o mesmo termo: um grupo de coisas. Um conjunto de socialistas, por exemplo, será um número qualquer de pessoas das quais se excluam rigorosamente todos os indivíduos que não professem aquela ideologia. Já seria mais difícil definir um conjunto de fascistas, pois, na lógica matemática do sim e do não, a definição era praticamente impossível: para bom número de pessoas, cabem na definição de fascistas todos os que não forem comunistas. E isto não formaria conjunto, pelo menos, um conjunto matemático. Num governo de coligação, todavia, pode haver socialistas, comunistas, pepêdistas, cedesistas, e outros istas, e formarem ainda assim um conjunto matemático; designá-lo-íamos, neste caso, de conjunto de «sumidades governativas», de «eminências transitórias», enfim, atribuía-se-lhe uma característica.

Como se vê, a noção de conjunto é, a um tempo, ampla e rigorosa: ampla, porque extensiva a número infinito de arranjos — de pessoas, de seres, de coisas, de «entes» — rigorosa, porque exige, em lógica matemática, a atribui-

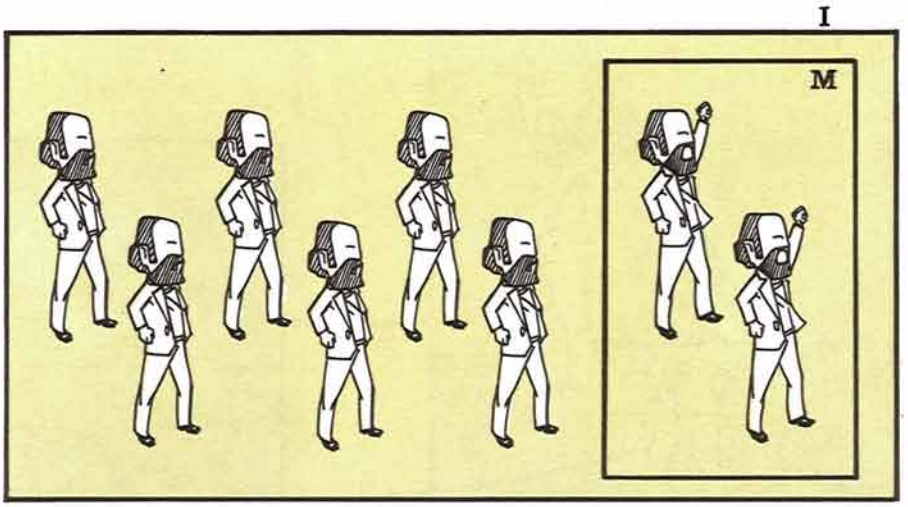


Fig. 2 — Subconjunto M de I: $M \subset I$ *e* $M \cap I = I$.

ção a tais arranjos de uma característica comum. O essencial de um conjunto matemático é, com efeito, poder dizer-se, em lógica do sim e do não, se determinado elemento *pertence* ou *não pertence* ao conjunto.

Tomando-se parte, ou parcela, de um conjunto, obtém-se o que se designa de *subconjunto*. Alguns indivíduos, por exemplo, do conjunto das forças políticas do país, podiam arrumar-se no subconjunto dos arranjistas. Já seria aleatório, por outro lado, formar o subconjunto dos idealistas, pois a matemática não se coaduna a definições subjectivas, e o idealismo, às vezes, cede a determinadas fraquezas. A noção de subconjunto abrange, também, o próprio conjunto (considerado, neste caso, como a «parte» total), e um conjunto onde não haja elementos nenhuns (extensão convencional que se designa de conjunto vazio).

A matemática, como ciência exacta, vale-se de símbolos para exprimir ideias absolutas. Quem andou na escola ficou a conhecer os símbolos da adição, da multiplicação, depois, os que seguiram aprenderam os da raiz quadrada, de maior e de menor, um ou outro, enfim, chegou até aos rabecões dos integrais. A matemática moderna veio acrescentar um lote mais de símbolos, e bem recheado. Talvez a causa de certo aspecto cabalístico que a torna distante e suspeita. Mas, sem razão. Para se afirmar, por exemplo, que determinado elemento e pertence ao conjunto I, basta escrever $e \in I$. E, se quisermos dizer que o subconjunto E está contido no conjunto M, utilizaremos este outro símbolo: E $\subset$ M. A negação representa-se quase sempre por um traço ao alto, cortando o símbolo. Designando por C um conjunto de comunistas e por D um conjunto de democratas, poderíamos escrever: $C \neq D$, que se lê: C não é igual a D.

Vejamos agora algumas operações com conjuntos. Designando por M um conjunto de manifestantes (que representamos na Figura 1, de braço erguido), e por I um conjunto de pessoas inteligentes (que, à falta de distinção mais objectiva, representamos com a cabeça grande), podemos considerar os dois conjuntos relacionados entre si, uma vez que é perfeitamente lógico admitir que há manifestantes inteligentes, e pessoas inteligentes que entram em manifestações. Podemos dizer então que alguns elementos de M pertencem também a I, os mesmos que, de I, pertencem a M (dentro do rectângulo tracejado da figura). Definimos então estes elementos privilegiados (privilegiados, note-se, por pertencerem a ambos os conjuntos) como sendo a *intersecção* de M e I, que se representa simbolicamente por $M \cap I$.

A reunião dos elementos que pertencem a M ou a I (não se contando, portanto, duas vezes os que pertencem simultaneamente a M e a I) designa-se exactamente de *reunião dos conjuntos*, ou conjunto reunião, e representa-se por $M \cup I$. Se soubermos que e é elemento de I, isto é, $e \in I$, podemos concluir logicamente que $e \in (M \cup I)$.

Supondo que, num país imaginário, todos os manifestantes eram inteligentes, então, $M \subset I$, isto é, M seria um subconjunto de I, como se representa na Figura 2. E, seguindo o raciocínio anterior, também teríamos a intersecção de M e I que seria $M \cap I = I$, bem como a reunião: $M \cup I = I$, não é verdade? Isto é tão simples, que chega a parecer *bobage*, como diz o brasileiro, essa coisa de matemática moderna.

Noutro país imaginário (não tanto como o precedente), pode acontecer, pelo contrário, que os manifestantes formem um conjunto M absolutamente à parte do conjunto dos inteligentes, I. A tais conjuntos, sem elementos comuns, dá-se o nome de *conjuntos disjuntos*, e a sua intersecção, logicamente, há-de ser um conjunto sem elementos, ou conjunto vazio, o que se representaria por $I \cap M =$

Suponhamos agora que entre os manifestantes, isto é, no conjunto M de manifestantes, há um subconjunto O de oportunistas, e que a cada oportunista corresponde um tacho, de um outro

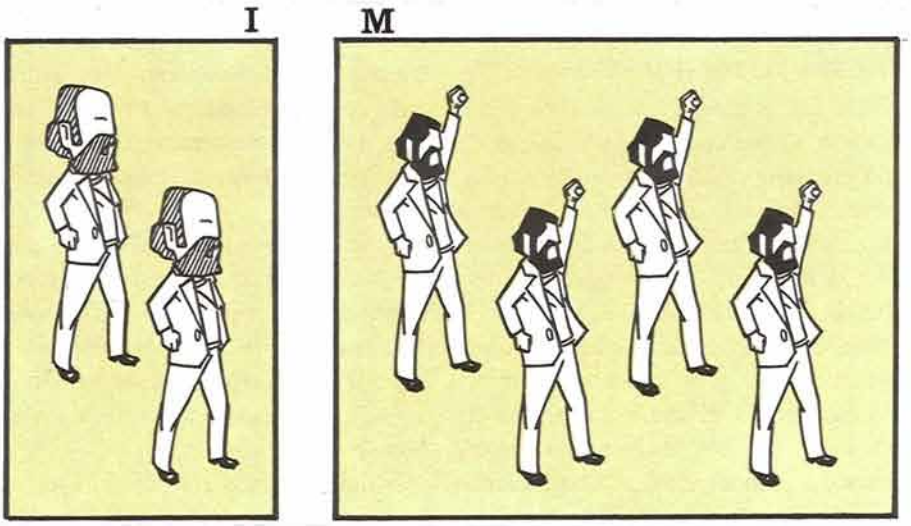


Fig. 3 — Conjuntos disjuntos: $M \cap I = \emptyset$.

conjunto T, de tachos. Podemos considerar uma relação matemática entre estes dois conjuntos, que é uma relação de pertença entre os oportunistas e os tachos, Figura 4. A cada oportunista pode corresponder, por exemplo, um tacho, ou haver até mais de um oportunista para o mesmo tacho. O que é importante é que cada oportunista se veja ligado a um tacho, e não haja oportunista sem tacho. Isto é o que se designa de *correspondência unívoca*. Se, por sorte, cada tacho correspondesse a um só oportunista, coincidindo, portanto, o número de tachos e de oportunistas, a correspondência dir-se-ia *biunívoca*. Não é o caso da figura, em que dois elementos de O, coitados, tem de se contentar com um só elemento de T.

Atentando ainda nesta Figura 4, verifica-se que a correspondência unívoca respeita a cinco oportunistas — conjunto O — e a quatro tachos — conjunto T. A estes números 4 e 5, que representam a quantidade de elementos de cada um dos conjuntos representados, dá-se o nome de *cardinal* do conjunto, e é simbolizado pelo sinal #. Poderíamos escrever então: $O=5, \#T=4$.

No caso mais pacífico de correspondência biunívoca, isto é, do número de tachos e de oportunistas ser igual, os dois conjuntos diziam-se *equicardinais*.

Repare-se, agora, no seguinte: se considerarmos a reunião de dois conjuntos disjuntos, como no caso da Figura 3, com quatro manifestantes e dois inteligentes, o cardinal do conjunto reunião é igual à soma dos cardinais dos dois conjuntos dados. Isto conduz-nos à matemática tradicional, pois é a operação da *adição*. De acordo com a simbologia já aqui revelada, ler-se-ia facilmente *que*: $\#(M \cup I)=\#M+\#I=4+2$.

Claro que a matemática moderna não é só isto. O que aqui se expõe não passa do primeiro vagido. O seu desenvolvimento, todavia, anda sempre ligado à lógica elementar, à lógica do computador, à lógica do circuito ligado ou desligado. Vejamos alguns exemplos.

Num conjunto de manifestantes, suponhamos que três deles serviam na Marinha, isto é, eram camaradas da mesma profissão. Chamemos a um a a outro, b e ao terceiro, c. Considerando ser C a relação de camaradagem que os une, podemos, à maneira de uma operação, escrever aCb, que se lê: *a é camarada de b*. Mas, se a é camarada de b, também b é camarada de a, e seria igualmente válida a expressão bCa. Quando, num subconjunto, se verifica uma correspondência deste tipo entre dois dos seus elementos, chamamos a esta correspondência *relação binária simétrica*.

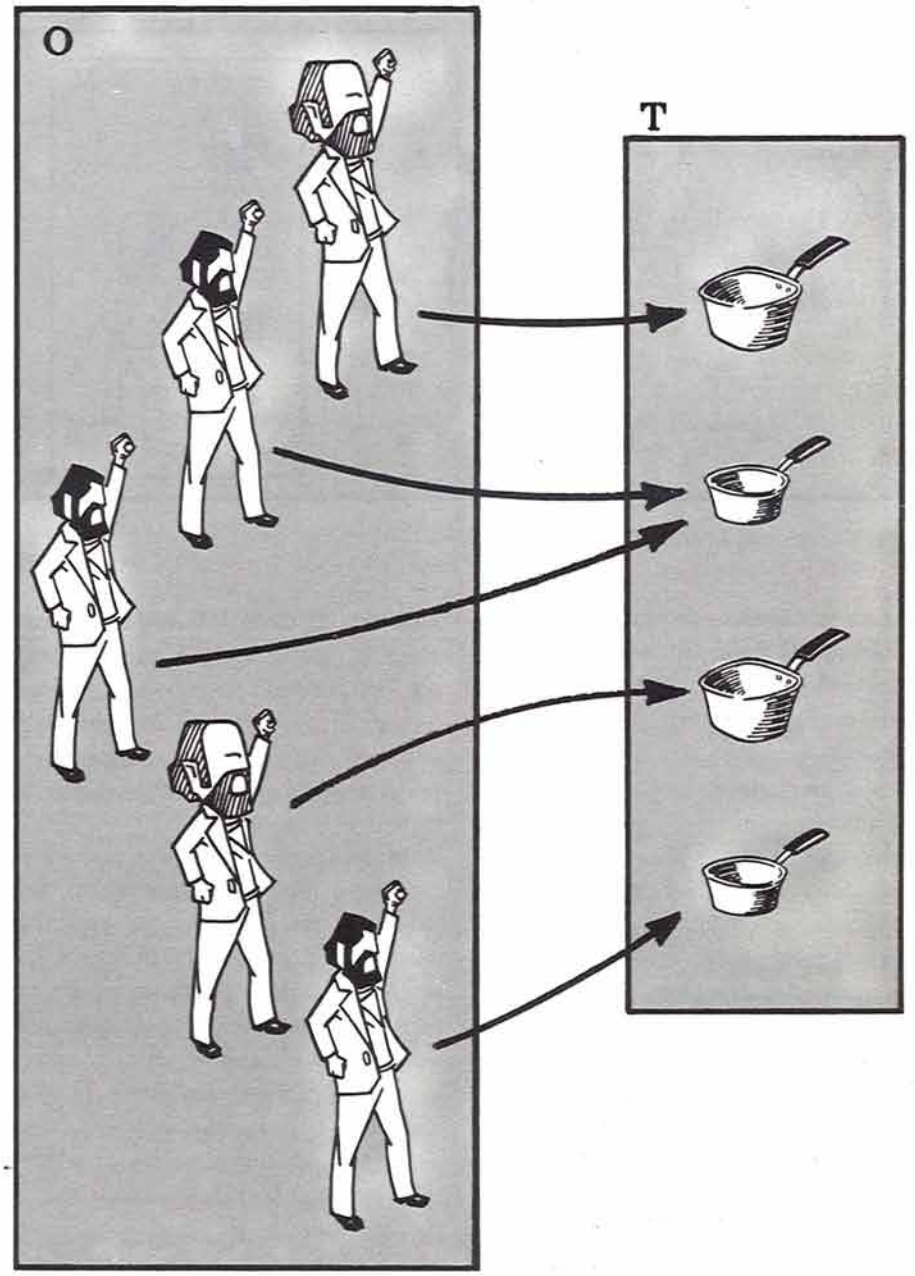


Fig. 4 — Correspondência unívoca.

Ora, se a corresponde também a c pela mesma relação de camaradagem, é evidente que são verificáveis as relações binárias seguintes: aCb, bCc e portanto aCc. Desta particularidade resulta a classificação dada a tais relações binárias de *transitivas*.

Por fim, podemos considerar, com um pouco de boa vontade, que a é camarada de si próprio, tal como b ou c. Tratando-se embora de um rigorismo muito matemático, não podemos acusá-lo de extravagância. Teríamos, então, que aCa, bCb e cCc. E, com esta particularidade, a relação dos elementos a, b e c ganhava direito à classificação de *reflexiva*.

Por definição, as relações binárias que são simultaneamente simétricas, transitivas e reflexivas, dizem-se *relações de equivalência*. Concluiríamos, assim, do nosso exemplo, que os três elementos do subconjunto pertencentes à Marinha eram entre si equivalentes, ou, como também se diz, pertenciam a uma *classe de equivalência*. Isto permitiria certas deduções, como seja, por exemplo, a de os elementos possuirem algumas características comuns, identifi-

cando-se uns com os outros mais do que com operários da construção civil, ou qualquer outra classe proletária. Em matemáticas, como se vê, também há classes. Pelo menos, classe de equivalência.

Seria interessante continuar, mas, por um lado, a Revista não funciona de Telescola, e, por outro, duvidamos do interesse que possa despertar embrenharmo-nos mais longe na matéria. A intenção deste bocadinho foi, sobretudo, dar aos adultos um punhado de ideias e de nomes que os libertem daquele embaraço tão comprometedor da sua superioridade doméstica, quando o franganote, de bibe, ou de bata, se abeira, suplicante, para a ajudazita da praxe. E, assim, já chega.

Sousa Machado
Cap.-m.-g.

Saibam Todos

Que de acordo com o disposto no artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 289/75, de 14 de Junho, poderão inscrever-se como beneficiários dos Serviços Sociais das Forças Armadas (S. S. F. A.) todos os trabalhadores civis dos departamentos militares dos três ramos das Forças Armadas, incluídos os fabris, que reunam as seguintes condições:

a) Pessoal na situação de contratado além do quadro, e

b) Pessoal em regime de prestação eventual de serviço que reúna as seguintes condições cumulativas:

— Possua mais de um ano de serviço continuado nesse regime;

— Desempenhe funções que correspondam, de modo efectivo, a necessidade permanente dos respectivos serviços, e

— reúna os requisitos legais para provimento em categoria correspondente dos lugares do quadro.

Que a inscrição como beneficiário aqui referida reger-se-á pelas regras gerais relativas a deveres e a direitos perante os S. S. F. A.

Que não será, obviamente, de aceitar que os inscritos ao abrigo do presente Decreto-Lei possam recorrer simultaneamente a prestações sociais destes Serviços e de outros, designadamente da Previdência Social ou do Fundo de Protecção e Acção Social dos Estabelecimentos Fabris do Exército.

Que para a inscrição desse pessoal como beneficiários será exigida uma declaração emitida pelo Conselho Administrativo por onde são processadas as remunerações respectivas.

Que a declaração acima referida deverá mencionar designadamente:

a) Se o interessado se encontra nas condições referidas no primeiro período desta notícia;

b) Se o interessado tem direito a recorrer a outros órgãos oficiais de apoio social ou benefícios a que neles poderá recorrer que eventualmente pudessem conduzir a duplicação de direitos.

*

Que as comparticipações a liquidar aos beneficiários da Assistência na Doença aos Militares da Armada (ADMA) por parte dos conselhos administrativos (órgãos auxiliares de execução da ADMA) deverão ser obtidos, sempre que possível, no prazo de 30 dias a contar das datas dos respectivos documentos.

Conversa em

Conduzida pelo com. M. do Vale.
Fotos do 2.º-sarg. CM R. Magalhães

Intervenientes: «Revista da Armada» (R. A.) e D. Emília Palma Jervis d'Athouguia Ferreira Pinto Basto (D. E.)

Desta vez, a conversa vai ser entre um marinheiro e uma senhora a quem, pelo seu amor à Armada, concedemos o nobre título de «Marinheiro honoris causa»...

Com esta conversa, que decorre sob o signo do «Ano Internacional da Mulher», pretendemos ainda homenagear as mulheres de todos os marinheiros. Verão que elas também têm muito que contar; por vezes mais até que os próprios maridos, por serem mais perspicazes e observarem os factos com mais serenidade e sem paixões.

Julgo de inteira justiça prestar esta homenagem àquelas que vivem o dia a dia da Marinha, sofrendo com os seus revezes e alegrando-se com os seus sucessos; que acompanham os maridos para toda a parte, inclusive para zonas de guerra; que sofrem privações e dificuldades materiais, esforçando-se por «esticar» os magros vencimentos até ao fim do mês; que passam muito tempo sozinhas, com a responsabilidade da casa e dos filhos, enquanto os maridos andam no mar...

Sendo assim, como de facto é, porque não hão-de ter a palavra nesta Revista que, sendo «nossa» é também delas?

Viemos a Cascais, Rua Afonso Sanches, n.º 32, para ter a honra de conhecer, e apresentar aos leitores D. Emília Palma Jervis d'Athouguia Ferreira Pinto Basto, de 85 anos de idade, viúva do primeiro-tenente Manuel Jervis d'Athouguia Ferreira Pinto Basto, falecido em Macau, em 1919, quando era comandante da lancha-canhoneira «Macau».

No «hall» de entrada, um barómetro de pressão dá logo um tom marinheiro á casa. Uma sala onde «cheira» ao misterioso Oriente, com jarrões, jarras, jarrinhas e móveis chineses, e outra sala onde crepita uma grande fogueira numa lareira antiga. Espalhados pelos móveis, e pendurados nas paredes, retratos de família e quadros antigos de navios e batalhas. Junto à lareira, dois grandes altifalantes ligados a um sistema de som estereofónico, dão uma nota contrastante de modernismo. Feitas as apresentações pelo primeiro-tenente Bandeira Ennes, amigo da casa, fizemos algumas fotografias e conversámos...

R. A. — Senhora D. Emília, viemos para falar sobre a sua «vida de Marinha»...

D. E. — Com muito prazer... Pode dizer que «assentei praça» em 1915, quando casei com um marinheiro.

«Tinham passado apenas 8 dias sobre a data do nosso casamento e já navegávamos rumo a Macau, a bordo do navio holandês de passageiros «Cavi» (5000 tons.!).

«Curiosamente, foi este o último navio mercante neutro que passou o Canal de Suez na 1.ª Grande Guerra.

«A viagem decorreu sem incidentes e quando chegámos a Macau, devido a dificuldades de alojamento, passei para bordo da 'Macau', onde vivi dois meses.

«Meu marido, segundo-tenente, era o imediato e o comandante era o primeiro-tenente A. Vieira de Matos, mais tarde governador daquele território.

«Nesse tempo os marinheiros tinham má fama. Dizia-se que eram rufiões e indisciplinados. Pois eu, posso garantir-lhe que, naqueles dois meses, não tive a mais pequena razão de queixa. Foram sempre respeitadores e muito meus amigos. Lembro-me deles com muitas saudades e quem dera tornar a vê-los...

R. A. — Passou-se algum episódio digno de realce, durante a sua estadia a bordo?

D. E. — Um dia, estávamos a tomar chá, veio uma ordenança da Capitania com ordens para o navio largar imediatamente para o mar. Piratas chineses haviam assaltado e saqueado o barco que fazia carreira entre Macau e a ilha da Taipa, levando o navio e os passageiros. A «nossa» missão consistia em dar-lhes caça...

«Navegámos até à noite por vários canais e, como os não encontrámos, fomos fundear na Taipa, para prosseguir a busca no dia seguinte.

«Claro que, antes de largar de Macau, o comandante quis que eu ficasse em terra. Mas eu estava mortinha por ir «naquela guerra» e, perante a teimosia dele, tive que me valer de certas coisas que sabia sobre a sua vida social em Macau... Enfim, usei do que agora se chama uma «chantagenzita»!

«No dia seguinte, estávamos a começar a almoçar, fomos alvejados por uma saraivada de balas, vindas da ilha, onde os piratas se tinham entrincheirado com sacos de areia, durante a noite, depois de encalharem o barco roubado, na costa.

«A bordo, imediatamente apitou a postos de combate tendo entrado em acção as três metralhadoras existentes. Mas, aquilo não se revolvia assim e a certa altura eu, que prometera ficar sossegada, abrigada dos tiros e sentada numa caixa de bolachas (!), ouvi um grande estrondo, ao mesmo tempo que todo o navio estremecia. Era a «Hotchkiss» de 57 mm de vante que abrira fogo também.

«A coberto dos tiros arriaram uma baleeira com quatro remadores chineses e quatro marinheiros armados, da guarnição.

«O que é engraçado é que, de bordo, via-se o comandante dos piratas andar de um lado para o outro, por trás da barricada, vestido com uma cabaia branca e abrigando-se com... um guarda-sol! Era um bom alvo mas, a verdade é que ninguém lhe acertava...

«Com o fogo da peça e o desembarque da 'força', os piratas fugiram e os passageiros do barco da carreira, em estado miserável e espoliados até das roupas, vieram para bordo e regressámos a Macau.

«Ao fim de dois meses de embarque fui viver para terra.

«Em 1917 nasceu meu filho, o arquitecto Rui de Athouguia Pinto Basto, actual visconde de Athouguia, e em 1918 minha filha Francisca Athouguia Fontes, casada com o dr. Rocha Fontes, nosso embaixador no Paquistão.

«Em 1919 tive a infelicidade de perder meu marido e regressei a Portugal.

«Nesta minha curta 'vida de Marinha' tive ocasião de compreender a paixão de todos os marinheiros pela sua profissão. Eu também fiquei apaixonada... É realmente uma vida aliciante!

R. A. — Gostaríamos que falasse agora um pouco de seu marido...

D. E. — Meu marido, filho do 2.º visconde de Athouguia, era um bom marinheiro e um grande militar. Na sua disciplina a bordo, era bondoso e justo e por isso todos os marinheiros e chineses gostavam dele. No seu funeral vi correr as lágrimas pelos rostos duros dos marinheiros, e até os chineses, conhecidos pela sua impassibilidade, se mostravam contristados.

«Talvez nesta folha de uma revista da época se faça o retrato dele melhor que eu o poderia fazer.

E dizendo isto, entregou-me uma folha amarelecida da revista «Tiro Sport», da qual transcrevemos o que segue:

«A educação constitui como o hábito uma segunda natureza para o indivíduo.

«Descendente de uma família duplamente ilustre, o nosso perfilado in-

ıtre Marinheiros...

O primeiro-tenente Manuel Athouguia.

carna, pelo conjunto de qualidades que o distinguem, a célebre máxima — «Mens sana in corpore sano» — do poeta latino. Na sua peregrinação pelas escolas superiores, nunca teve hesitações nem desfalecimentos, antes levou todos os obstáculos de vencida, saindo este verão da Escola Naval, laureado e querido de camaradas e mestres. Manuel Athouguia foi um estudante distinto, a quem a vida académica não empolgou por completo.

«Tendo a noção nítida do que vale o tempo, soube sempre aproveitá-lo e assim maneja uma espingarda com destreza, faz uma batida às raposas, disputa um prémio numa regata, é fotógrafo exímio e interpreta Schumann ou Beethoven com o 'savoir faire' de um virtuose com a mesma sagacidade com que decifra as 'Tábuas do Almanaque Náutico' ou o complicado organismo de um torpedo submarino.

«Foi esse o seu segredo e é esse o melhor elogio da sua pessoa. Manuel Athouguia acaba de revelar-se numa situação angustiosa, dirigindo com notável perícia o escaler em que se salvou grande parte dos náufragos do 'S. Thomé'. Foi a sua estreia, que o deve encher de orgulho e em que cumpriu o seu dever praticando o bem, numa abnegação sublime e num desprezo absoluto da vida.»

A juntar a este interessante «retrato» de um homem interessante, uma nota, extraída dos livros mestres existentes no Arquivo Geral da Marinha:

«Segundo acta publicada no B. O. de Macau n.º 50/15-12-917 foi aprovado por unanimidade com 15 valores no exame de dialecto cantonense...»

R. A. — Sabemos que seu marido foi agraciado com o grau de Cavaleiro da Antiga e Muito Nobre Ordem da Torre e Espada, do Valor, Lealdade e Mérito. Porquê?

D. E. — Olhe, também está tudo aí explicado... — E entregou-me o n.º 136 da revista «Portugal em África», donde transcrevemos o seguinte:

«PORMENORES DA VIAGEM QUE FEZ A BALEEIRA DO VAPOR 'S. THOMÉ', NAUFRAGADA NO MAR VERMELHO»

«Foi a 24 de Novembro de 1904 que o 'S. Thomé', levando a bordo uma expedição militar com destino a Macau, naufragou no Mar Vermelho a SW da ilha de Mofssullar. Um choque brusco sobressaltou pelas sete horas e um quarto desse dia os navegantes, e levou o espânto e o receio ao coração de todos. Pouco tardou que não tivessem conhecimento do ocorrido — o navio encalhara. Feitas as observações e sondagens precisas e depois de dois dias de esforços inúteis para o retirarem, resolveu-se mandar uma baleeira a Massawa, dar aviso do sucedido. Fez-se à vela no dia 26, encontrando no dia 29 o vapor inglês 'Clain-Meckey' que recebeu a bordo os náufragos. É a narração singela mas circunstanciada desta viagem, enviada por testemunha ocular, que passamos a transcrever:

«Reconhecida a impossibilidade de safar o vapor do baixo, onde estava encalhado, decidiu-se mandar um barco em busca de socorro. Discutido o caso entre o comandante de bandeira Ignácio Loforte e o comandante da Empresa Nacional de Navegação, Reis, ficou resolvido que por parte do primeiro fosse o guarda-marinha Manuel Jervis d'Athouguia Ferreira Pinto Basto, por ser o que tinha mais prática de navegação à vela, com três marinheiros da Armada, e por parte do segundo, o imediato do vapor, Jacinto Silveira Leal, com três tripulantes do 'S. Thomé'.

«Foram escolhidos: Raphael Canteias, 1.º cabo marinheiro; João António Rodrigues, 1.º artilheiro: José Pedro Rodrigues, 1.º grumete, entre as praças de marinhagem, António Maria Senna, marinheiro do 'S. Thomé', e António Gomes e Narciso Duarte, ambos moços do mesmo vapor, entre os tripulantes do navio.

«O guarda-marinha Athouguia e imediato Leal deram começo à faina de preparar o barco. Foi escolhida uma baleeira por ser mais leve.

«Foi chamado o carpinteiro de bordo para fazer as reparações necessárias, que eram: correr uma borda falsa que ajudasse a amparar a água, furar o banco de ré para armar o mastro para segunda vela de pendão, e armar uma pequena barraca a ré para livrar do sol. Ao mesmo tempo carregava-se com mantimentos para 15 dias de viagem, palamenta da ordem, agulha cronómetro, sextante, carta do Mar Vermelho, etc.

«Durante a faina o prático árabe do Mar Vermelho, que vinha a bordo do navio desde Suez, perguntou se não levavam armas, observando que por aqueles sítios era muito arriscado andar desarmado. Comunicado este conselho do prático ao guarda-marinha Athouguia, este respondeu que veria se podia arranjar algumas, e por fim conseguiu obter dois revólveres!

«Suspendemos a narrativa para fazer um comentário.

«A bordo do 'S. Thomé' havia só três espingardas caçadeiras e não havia munições para elas!!

«Esta imprevidência é inacreditável mas é verdadeira. Ora, os piratas do Mar Vermelho não são já, é certo os piratas do tempo de Afonso de Albuquerque, mas os pangaios do Mar Vermelho, que armam em pescadores ou em barcos de cabotagem, são tripulados por sumalis da costa de África ou por árabes da costa da Arábia que vivem à solta pelas ilhas das suas costas, pouco habitadas ou desertas, onde não há navegação de navios por causa dos baixos, nem autoridades de terra que vigiem o que eles fazem; portanto, uns e outros armam em piratas quando lhes convém, sem muita dificuldade nem escrúpulos e por isso o prático árabe, que era um bom homem (segundo diziam), aconselhava as armas de defesa, informando que os pescadores estavam todos armados com armas modernas e bem municiadas. Mais tarde o comandante inglês do vapor 'Clain-Meckey' informou que havia pouco tempo os piratas tinham cortado a cabeça a 20 pessoas, oficiais e tripulantes de um navio inglês que por ali tinha dado à costa. Se a gente do 'S. Thomé' não tem a sorte de se salvar em pouco tempo, não era para duvidar que tivesse de se defender contra os piratas; e nesta altura, que felizmente Deus afastou, havia de ser curioso ver um contingente de tropas portuguesas com oito oficiais da Armada e a guarnição de bordo, defender-se com as mãos contra as balas dos piratas. Havia no porão peças de artilharia, mas estavam debaixo de água e à mão só havia o carvão para servir de projéctil!!

«Mas continuemos a narração.

«A missão cometida aos oficiais da baleeira era atravessar o Mar Vermelho com rumo a Massawa na costa de África, porto italiano, e entregar ofícios ao cônsul, participar o naufrágio e pedir socorro; ao mesmo tempo tentar comunicar com qualquer navio que avistassem durante a viagem através da zona de navegação.

«Estando tudo pronto, marcou-se a hora da partida, que foi às dez e meia da noite do dia 26 de Novembro de 1904.

«A esta hora da noite as despedidas foram bem sentidas. Estavam à borda do 'S. Thomé' 400 e tantas pessoas e nem uma só palavra se ouviu. O silêncio daquela noite escura era mais eloquente do que todos os sentimentos que imperavam no espírito dos que presenceavam a cena. Difícil missão sentiu o comandante Loforte ao escolher o seu delegado, porque pensou que aquele a quem nomeava não teria probabilidade de voltar. O risco espalhou-se, souberam-no todos, e os que ficavam a bordo do navio não sabiam se presenceavam o abismo que lhe levava os camaradas, se as ondas benéficas que lhes trariam a salvação!

«Largou a baleeira por bombordo do 'S. Thomé', passou-lhe pela popa e fez-se ao largo com todo o pano e remando, porque era pouco o vento, e assim seguiu no rumo WNW.

«À uma hora da noite perderam-se de vista os faróis do 'S. Thomé' e os oito homens da baleeira passavam o tempo ora de quarto, ora a descansar e com uma lanterna a alumiar-se a agulha foram navegando sem incidente até às seis horas da manhã. Salvos do maior risco de encalhar em algum baixo, navegavam agora em mar largo; mas o vento salta a ESE com tendência a refrescar. Corria a baleeira com vento favorável pela alheta de bombordo, mas corria também para a hora em que algumas amarguras esperavam os nossos náufragos.

«Uma vela triangular assomou no horizonte pela alheta de estibordo; seriam os piratas?... Guinaram para SE e felizmente não foram vistos.

«O fumo de um vapor correu no horizonte mas a esperança desvaneceu-se com ele.

«Ao meio-dia fizeram os cálculos, acharam o ponto, marcaram-no na carta de navegação, e soltaram o rumo para Massawa SW 4 1/2 W magnético.

«Verificaram então que já estavam na zona de navegação e a falta de meios começou a preocupá-los. O vento aumenta e com ele o mar; a baleeira anda mais, mas começa a fazer água pelo fundo e pela borda; divide-se a gente para a faina de esgotar água, os oficiais revesam-se no trabalho do leme e vigilância à proa. Neste labutar constante segue a viagem da baleeira. Com o andamento que levavam calcularam avistar terra (o farol do canal de Massawa) pela hora da meia-noite.

«Ao declinar o dia via-se no horizonte uma barra cinzenta escura onde o sol se escondia; nuvens grossas davam sinal de mais vento e mais mar e a baleeira aberta no fundo já não aguentava, nem os homens davam vazão ao esgoto da água. Alijaram a carga, lançando ao mar tudo quanto podiam dispensar, sacas e latas de mantimentos, etc. A situação começava a inquietar seriamente, o horizonte a marcar uma noite escura e tempestuosa em proporção com a força do barco, os homens cansados de esgotar água, ainda a noite não tinha começado. Se chegassem ao farol teriam de remar, porque o vento não dava para navegar à vela por entre as ilhas que formam o canal de Massawa, e no horizonte todo o dia nem só um navio lhes passava à vista. Estes momentos foram duros. A atenção sobre o horizonte absorvia o espírito de todos, e se passavam de relance sobre a noite que se aproximava, não seria sem alguma lágrima que se preparavam para o adeus eterno da vida, à terra e aos que nela deixavam com saudades. Mas estes sentimentos reprimiam-se, e os dois oficiais falavam com firmeza para animar a tripulação. Mas Deus quis suspender este castigo aos audaciosos; talvez porque não fora a vaidade de serem destemidos e arrojados que os levava para a viagem, mas o ardente desejo de salvar os seus camaradas presos por um rochedo à beira do abismo. Então um mais feliz anuncia que vê fumo; a esperança anima a todos, todos se afirmam, com o binóculo vêem-se dois mastros, uma chaminé, e por fim o casco de um vapor.

«Athouguia na proa diz:

« — É um vapor, oh! imediato!

«Leal responde-lhe da popa:

« — Vamos para ele já!

«O vapor aparecia no horizonte pela amura de estibordo, quase pelo través; guinou-se para W, ao mesmo tempo na verga do mastro de ré içou-se a bandeira nacional, atada com um nó ao centro, sinal de pedir socorro.

«A bordo do vapor inglês 'Clain-Meckey', que aparecia no horizonte, vinha na ponte um oficial que viu a baleeira. Participou ao comandante, que logo subiu à ponte e verificou que o aparelho do barco era bem o de um navio europeu e julgaram ver os náufragos sobreviventes d'algum desastre. O vapor fez-se à baleeira abrigando-a do SE, aparecia o costado do lado de estibordo. A baleeira passou-lhe à proa e atracou onde tinham deitado uma escada de corda.

«Subiram logo os oficiais e alguns marinheiros, levando logo o que na baleeira havia de mais importante. A bordo estava o imediato do vapor. Perguntado pelo comandante, disse que estava na ponte. Para lá se dirigiram logo a participar-lhe o ocorrido. Ao mesmo tempo deitavam-se os turcos fora e içava-se a baleeira.

«Exposto o naufrágio do 'S. Thomé', com o mapa à vista e relatadas todas as circunstâncias, o comandante resolveu que iria levá-los a Perim, onde eles poderiam pedir socorro, e alegava que sendo a sua primeira viagem, se temia de encalhar o vapor, se demandasse o ponto onde o 'S. Thomé' estava encalhado. Esta resolução não agradou aos nossos oficiais que, tristes e mal resignados, comentavam o resultado da primeira tentativa de convencer o comandante inglês a ir directamente socorrer os seus camaradas. Mais um momento de dúvida: o Athouguia cobra ânimo e convida o Leal para voltarem à carga contra o comandante. Mais instâncias, mais palavras e por fim resolvem o comandante a consultar os seus oficiais. Reunido o conselho, venceram os nossos; e dessa hora em diante o regozijo foi bem o contraste das horas de amargura. Amabilidades extremas da parte dos oficiais ingleses ofereceram-lhes as comodidades que tinham, desculpando-se de não terem melhor a bordo de um navio de carga sem passageiros.

«Despidos os fatos encharcados da água do mar e vestidos de novo com os que levavam num saco, único salvado que a bordo ia enxuto, tomaram chocolate e descansaram.

«O comandante tomou a altura da polar, carteou as milhas da barca e marcou o seu ponto; soltou o rumo para o ponto donde o 'S. Thomé' tinha desviado da linha de navegação; virou, portanto, e ninguém calculava chegar de dia a esse ponto. Toda a noite se passou a bordo na grande faina de safar do porão espias e ancoretas destinadas a rebocar o 'S. Thomé'.

«De manhã virou o vapor pelo rumo que o 'S. Thomé' tinha seguido e às 8 horas estava próximo do lugar procurado. Nesta altura, quando tudo corria pelo melhor, houve um momento digno de menção que, embora curto na

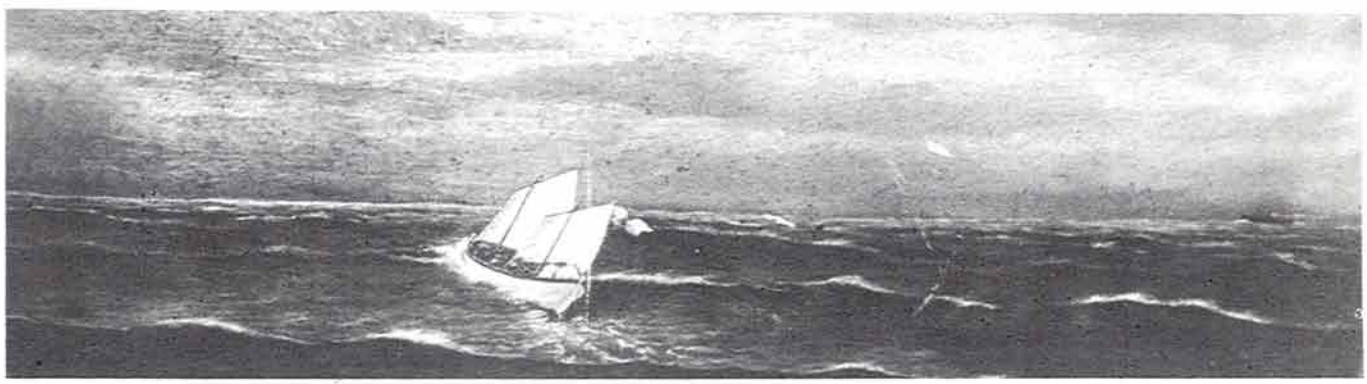


Foto de um quadro existente na casa da Senhora D. Emília Pinto Basto, da autoria de Rui de Athouguia Pinto Basto, pai do primeiro-tenente Manuel de Athouguia Pinto Basto e irmão do conhecido comandante Pinto Basto, autor das aguarelas de que falámos no n.º 55, mostrando a baleeira do «S. Thomé» e ao longe o navio inglês «Clain-Meckey».

duração, foi daqueles que não podem ser suportados de ânimo sereno por muito tempo. Na ponte estavam juntos os nossos oficiais e o comandante inglês. O dia estava claro e o horizonte desenhava-se nítido sem se perceber que um ligeiro nevoeiro enganava a vista. Pela alheta de bombordo viam-se claramente duas ilhas, que os nossos reconheceram e sabiam que estavam próximas e eram vistas de bordo do 'S. Thomé'. O lugar era bem aquele, o rumo estava certo, mas no horizonte não se via nem sombra do vapor, nem coisa alguma que pudesse confundir.

« — Que aconteceria?! Safou-se o 'S. Thomé'? Iria ao fundo?

«Mil conjecturas faziam os nossos numa terrível situação de dúvidas, quando o comandante agrava o momento angustioso, declarando que não anda mais a vante, que o navio se safou e que aqueles sítios não são de confiança para navegar, que espera dez minutos e que parte.

«Estes momentos, estes minutos foram terríveis, mas, felizmente, mais uma vez passaram em boa hora. O marinheiro do leme vê o 'S. Thomé'; a neblina enganadora tinha levantado um pouco. Recobram o ânimo, serena o espírito, e o vapor segue avante algumas milhas.

«A bordo do 'S. Thomé' muitas coisas se passaram durante a viagem da baleeira, mas não fazem parte do que escrevemos; contudo referiremos um pormenor que lhe diz respeito.

«Toda a noite e todo o dia se passou a bordo do 'S. Thomé', vigiando o horizonte. Houve quem julgasse ser fumo, mas foi rebate falso. Na manhã da chegada do 'Clain-Meckey', um soldado de artilharia gritou à proa que via fumo. Alarmados todos, correram a sondar o horizonte oficiais de marinha, com binóculo, na maior ansiedade; enfim, um alarme que facilmente se justifica e todos bem sentem; mas decidiu-se como no dia anterior, que, era rebate falso. Desta vez, porém, o nosso soldado (cujo nome não sabemos) não se convenceu, e de tal forma insistiu dizendo que tinha visto, que obrigou o comandante a resolver-se a mandar um marinheiro para o mastro com o óculo. Passados momentos confirmava o marinheiro a observação do soldado. Era um vapor que se aproximava; grandes esperanças, alegrias, etc. Mas uma preocupação saltou aos espíritos de todos. Seria a baleeira ou seria navio que aproximando-se da costa viu o 'S. Thomé'? Aqui começam as conjecturas aflitivas. Vêem a baleeira? Que seria feito dos camaradas? Estaremos salvos? E eles?

«Sabemos que só houve alegria completa quando viram a baleeira pendurada nos turcos.

« — Lá está o 'S. Thomé', disseram os nossos oficiais na ponte do 'Clain-Meckey'.

« — Lá vem a nossa baleeira, disseram todos os do 'S. Thomé'.

«Estavam as esperanças realizadas, estariam todos salvos; mas ainda era preciso muita ordem, muito cuidado e muito saber, para a faina do transbordo, com o mar e o vento que estava. «De bordo do 'S. Thomé' seguiram os comandante Loforte e Reis para bordo do 'Clain-Meckey'. Chegados aí, o comandante Loforte deu os parabéns aos dois oficiais da baleeira. «Estava cumprida a missão.»

R. A. — O que a narrativa não diz é que, nessa altura, o primeiro-tenente Manuel Athouguia tinha apenas 22 anos. Terá sido o português mais jovem a receber tão alta distinção?...

D. E. — Para terminar, e ainda a propósito do tal desembarque na Taipa, lembrei-me agora do que me disse um dos remadores, um chinês de 18 anos, que mostra bem a coragem dos quatro marinheiros que seguiam na baleeira e a admiração que lhe causaram. Disse assim, mais ou menos no seu português achinesado: «aqueles marinheiros que iam a dar tiros de pé no barco, não sabiam que as balas dos piratas também matavam...».

Desporto

TORNEIO DE BASQUETEBOL PARA VETERANOS

Organizado pela Direcção do Serviço de Educação Física, decorreu no complexo desportivo da Base Naval de Lisboa, no Alfeite, nos meses de Março e Abril últimos, um torneio de basquetebol para equipas formadas por elementos com mais de trinta anos de idade.

Concorreram a este torneio nove equipas representativas das seguintes unidades e serviços: Esquadrilha de Submarinos, Comando de Segurança e Defesa do Edifício do Ministério da Marinha (2 formações), Direcção do Serviço de Educação Física, Escola de Fuzileiros, Direcção do Serviço de Abastecimento, Base Naval de Lisboa, Escola Naval e Forças de Fuzileiros do Continente, que foram sorteadas em duas séries e das quais foram apurados os dois primeiros classificados.

Disputada a poule final, que decorreu bastante animada, a classificação ficou assim ordenada:

	V	D	P
1.° – Base Naval de Lisboa	3	0	6
2.° – D. S. Educação Física	2	1	4
3.° – C. S. D. E. M. Marinha	1	2	2
4.° – Esq. de Submarinos	0	3	0

ENCONTRO COM AMERICANOS

Aproveitando a visita de rotina a Lisboa do navio da Armada americana «San Diego», disputou-se no Alfeite, no dia 30 de Março passado, um jogo de basquetebol (veteranos) entre a equipa daquele vaso de guerra e uma selecção formada na área da Base Naval de Lisboa. A formação americana venceu com relativa facilidade, conforme demonstra o resultado final:

«San Diego» 62 – Base Naval de Lisboa 38

M. Horta
Sarg.-aj. L

Filatelia

NOVOS SELOS PORTUGUESES

Comemora-se este ano o 1.º centenário da invenção do telefone e ao acontecimento quiseram as administrações postais de muitos países dar, filatelicamente, o merecido relevo à efeméride. Entre estas, estão os nossos CTT que, diga-se de passagem, o comemoraram com muita dignidade e felicidade.

Com efeito, puseram em circulação no dia 10 de Março a série que reproduzimos, onde está patente a figura de Alexandre Graham Bell – o inventor – e o aparelho que o imortalizou. Saliente-se que foi nesse preciso dia, depois de registada a patente, há cem anos, que se ouviu pela primeira vez a transmissão da voz do inventor. Refira-se ainda que o nosso país foi dos primeiros da Europa a aceitar o telefone, pois logo no ano seguinte ele foi utilizado numa comunicação entre Carcavelos e a Estação do Cabo em Lisboa. O que, em face dos resultados obtidos, motivou a montagem de mais aparelhos. A associação destes factos e, ainda, a concretização em apenas dois selos de um acontecimento tão notável, levam-nos à conclusão de que estamos em presença de um trabalho que dignifica e honra a filatelia portuguesa.

SELOS DE MACAU

Neste território português, foi posta em circulação no passado dia 30 de Janeiro a série que reproduzimos, dedicada ao tema «Pagodes», que na sua magnífica apresentação foi devidamente apreciada. Contudo, para nós, ela peca por ser constituída apenas por dois valores e logo dos chamados taxas altas – facial cerca de 170$00 –, o que faz supor, desde logo, que a sua difusão estará muito condicionada. Se esta foi a primeira vez que em Macau foi emitido um selo de 20 patacas, parece-nos que seria mais aceitável que fosse integrado num conjunto de mais valores. Assim, na condição presente pode correr-se o risco de as entidades que pontificam na filatelia internacional considerarem estar-se em presença de uma série com intenção especulativa o que, a acontecer, seria muito aborrecido.

SELOS DE CABO VERDE

Esta jovem República iniciou-se filatelicamente pondo a circular, devidamente sobrecarregado com os dizeres «Independência – 5 Julho – 1975», o selo de 1$00 da série que, em 1968, assinalou naquele território o «V Aniversário do Nascimento de Pedro Álvares Cabral». Posteriormente, em 20 de Janeiro passado, emitiu o selo que ilustra este apontamento dedicado à comemoração do «3.º Aniversário do Assassinato de Amilcar Cabral». Repleto de simbolismo e de cor, este selo é, naturalmente, de muito interesse, não apenas por ser verdadeiramente o primeiro selo postal emitido na República de Cabo Verde, mas também por se inserir em várias temáticas com muita aceitação.

O mundo desconhecido dos faróis

Quando alguém está seguro raramente se preocupa com as razões que motivam a sua segurança. O mesmo acontece a quem goza de boa saúde: dificilmente equaciona os dados que lhe proporcionam bem-estar.

Mas surge a insegurança, surge a doença e então sim, facilmente se descortina que o não funcionamento de uma peça ou de um pequeno órgão faz ruir os sistemas mais estáveis e os organismos mais robustos.

«Mtuatis mutandis» e salvo as devidas proporções, assim se passa com a navegação e o simples accionar da luz mais ou menos intensa dos faróis.

Conto-me no número daqueles que, só de longe, se apercebia da grandiosa máquina técnica e de trabalho que está por detrás da luz giratória de um farol.

De há uns tempos para cá embrenhei-me, tanto quando é possível a leigos em favor de quem só milita a curiosidade e a ânsia de conhecer, embrenhei-me, dizia, no mundo da Direcção dos Faróis.

Mas desçamos ao concreto da vida da gente dos faróis e para tanto, remontemos um pouco à história do aparecimento desses sinais luminosos.

É claro que só uma coisa justifica a sinalização marítima: a segurança da navegação, a segurança da vida humana no mar.

Sem o farol corre perigo a navegação. Daí o terem aparecido ao longo da orla marítima diversos luzeiros que a princípio não passavam de enormes fogueiras, geralmente alimentadas a carvão.

O mais antigo sinal luminoso fixo coincide, curiosamente, com uma das sete maravilhas do mundo: o Farol de Alexandria, na ilha de Pharus, nome de ilha que iria dar origem à palavra farol.

Há quem atribua maior antiguidade aos faróis de Bósforo e de Helesponto. Foi aquele, no entanto, o que passou à história como marco luminoso de maior renome, embora muitos outros sejam também referenciados pela sua grandeza, nomeadamente o de Guadalquivir de construção romana e a Torre de Hércules, na Corunha, atribuida aos fenícios.

Será interessante salientar que muitos conventos, tal como os faróis, foram construidos em posições avançadas sobre o mar, sendo, consequentemente, os próprios frades os encarregados da manutenção dos pontos luminosos. (Hoje, provavelmente, chamar-se-ia a esses elementos frades (m-l), **ou seja, frades monopolistas e latifundiários, ou então, mais propriamente, os frades-faroleiros. Já naquele tempo se abusava nas acumulações, mas evidentemente, usufruindo apenas de um tacho!).**

FAROL DE LEÇA (Aero-marítimo) – Inaugurado em 1927. Situado a 1¼ milha a N de Leixões. Caracteríticas: Grupos de 3 relâmpagos de luz branca. Altitude da luz: 58 metros. Alcance geográfico em transparência média: 20 milhas. Alcance luminoso em transparência média: 39 milhas.

E assim, mais ou menos rudimentarmente, se ia olhando pela segurança de quantos sulcavam as águas do mar.

Só no século XVIII, mercê da aplicação do vapor à propulsão dos navios, aumentando assim a velocidade, e mercê da construção naval incrementanto a navegação, se veio a desenvolver, de maneira crescente, a sinalização marítima.

Em Portugal podemos distinguir duas fases nessa sinalização: antes e depois de 1892. A comprová-lo, apenas uns dados: de 1761 a 1892 foram postas a funcionar 36 «luzes» no Continente e Ilhas, enquanto que no espaço que medeia entre 1893 e 1903 o número quase duplicou.

Em dez anos ergueram-se muito mais faróis que nos duzentos anos anteriores.

Entre os mais antigos faróis da costa portuguesa citaremos o de Nossa Senhora da Luz, na barra do Rio Douro e o da Guia, em Cascais (ambos em 1761), Roca (1772), Bugio e São Julião (1775), Espichel e Cabo Carvoeiro (1790), Berlenga (1841), Cabo de S. Vicente (1846).

Pelo decreto n.° 5757, de 10 de Maio de 1919, novo impulso é dado ao serviço de faróis, afirmando-se no seu preâmbulo: «O serviço de faróis é um daqueles que tem de ser desempenhado de uma forma inexcedível, porque, dado o seu carácter internacional é preciso que em tudo não seja inferior aos congéneres estrangeiros».

Daí que a sinalização marítima portuguesa para obter parceria com as congéneres estrangeiras se não limitasse à construção de simples faróis, mas avançasse também no campo das ajudas sonoras e rádio-eléctricas.

FAROL DO CABO DA ROCA (Aero-Marítimo) – Inaugurado em 1772; modificado em 1947. Situado no extremo do Cabo da Roca. Características: Grupos de 4 relâmpagos de luz branca. Altitude da luz: 162 metros. Alcance geográfico em transparência média: 30 milhas. Alcance luminoso em transparência média: 39 milhas.

FAROL DO BUGIO (De aterragem) – Inaugurado em 1775; modificado em 1959. Situado na Torre de S. Lourenço da Barra (Barra do Tejo). Características: Luz branca com relâmpagos verdes. Altitude da luz: 26 metros. Alcance geográfico em transparência média: 15 milhas. Alcance luminoso em transparência média: 29 milhas a luz branca e 24 a verde.

De 1892 a 1924 os Serviços de Faróis funcionaram no Ministério da Marinha, já que anteriormente dependiam do Ministério de Obras Públicas e Comunicações. Neste ano, 1924, pelo decreto n.º 9720, de 23 de Maio, é criada a Direcção dos Faróis com sede em Caxias, nas instalações onde hoje funciona a Escola de Mestrança e Marinhagem.

Em 20 de Outubro de 1926 pelo decreto n.º 12 705 é criada a Escola de Faroleiros que funcionou, primeiramente, no Farol de Leça, posteriormente, junto da Direcção de Faróis, em Caxias, e, finalmente, em Paço d'Arcos.

E é aqui, em Paço d'Arcos, que hoje se centra o mundo complexo e laborioso da Direcção de Faróis. Em terreno que anteriormente pertencia à Escola de Electromecânica do Exército se levantou o edifício da Direcção bem como o conjunto de infra-estruturas que compõem o complexo oficinal.

Um forte muro isola todo este conjunto de edifícios dos transeuntes que se cruzam na estrada Lisboa-Cascais.

Contudo é aí, nesse mundo isolado e quase desconhecido que trabalha um bom número de militares e civis a fim de que se mantenha acesa a luz de largas dezenas de faróis espalhados pelo Continente e Ilhas, ao cuidado de 260 faroleiros.

Mas ao fixarmos a nossa atenção na Direcção de Faróis bem queríamos alongá-la, e de uma maneira perspicaz, a todos os faróis da costa portuguesa.

De alguns que nos foi dado conhecer, «in loco», e outros que apenas conhecemos por imagem e por leitura da sua história, somos forçados a concluir que os faróis constituem um valioso património nacional.

Que o diga quem alguma vez teve oportunidade de visitar os faróis de Montedor, Esposende, Leça da Palmeira, Aveiro, Cabo Mondego, Cabo Carvoeiro, Cabo Raso, Santa Marta, São Julião, S. Vicente, Ponta da Piedade, Alfanzina, etc.

Em Sines estivemos há pouco. Soubemos que o farol, verdadeiro monumento e verdadeira preciosidade pelas madeiras e metais que ornam o seu interior será, possivelmente, destruido. A ser assim, que barbaridade! Não será possível a sua preservação? Bem sabemos que não é coisa da nossa alçada.

A terminar não resistimos a lembrar um pormenor inédito do farol das Berlengas. A sua manutenção deve-se, em boa parte, a um burro que, para cumprimento da sua missão outra coisa não tem exigido senão o abono da ração e, vá lá, de vez em quando, a visita do ferrador de Torres Vedras. Nada mais! Pobre do «Russo»! Sim o «Russo», assim lhe chamam, rompe e rasga, sem que se mostre contrafeito, por penhascos e vielas, sempre que algum material chega às Berlengas. E só ele o tem podido fazer. Até os burros têm a sua missão!

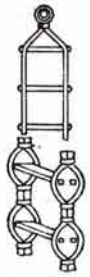
Do pouco que fica dito, fácil será concluir que para lá da luz de um farol há muito mais e bem mais árduo do que a existência da «encantadora filha do faroleiro», figura longínqua mas aprazível à imaginação de quem descobre terra após a dura luta com o mar. E sendo assim, bem merecem o nosso apreço todos quantos labutam na Direcção de Faróis e em todos os faróis da nossa costa. Aos seus cuidados e ao seu trabalho se deve, em grande parte, a segurança de quem anda no mar.

N. A. **(Para este despretencioso e modesto trabalho, muito contribuiram alguns dados fornecidos pelos senhores Fragoso e Antunes, os actuais elementos mais antigos da Direcção de Faróis)**

Delmar Barreiros
Capelão graduado em 1.º-tenente

Terminologia Naval

ESCADA DE QUEBRA-COSTAS – Escada formada por dois cabos paralelos com degraus de madeira e usada verticalmente.



ESCADEIRO – Em calão naval, a designação da praça que tem por hábito pedir coisas aos camaradas, tabaco, roupa, etc.

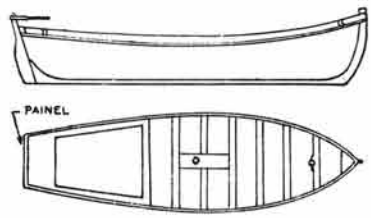
ESCALA DE BEAUFORT – Escala inventada pelo almirante inglês Beaufort em 1805 e adoptada internacionalmente que estabelece a relação progressiva entre a força do vento dada por números de 0 a 12 e as suas velocidades. Muito antes de Beaufort, o piloto português Gaspar Manuel apresentou em 1604 uma escala de ventos que fez uso entre os nossos homens do mar e que ficou conhecida por escala de Gaspar Manuel, preparada em função da acção do vento sobre uma nau da carreira da Índia; este nosso piloto chamou-lhe «Léguas que uma nau das da carreira da Índia poderá andar por sangradura conforme ao vento que levar». Curiosas são as designações usadas nesta escala que encontram a sua correspondência na escala de Beaufort, como segue:

Vento

Escala de Gaspar Manuel	Escala de Beaufort
De governo	Calmo
Calmo	Aragem
Bonança	Bonança
Galerno	Moderado
Fresco	Fresco
Esperto	Muito fresco
Teso	Forte
Ventante	Muito forte

ESCALA DE CALADOS – Algarismos marcados no cadaste e roda de proa que permitem à simples vista conhecer a imersão do navio; os algarismos têm 1 decímetro de altura coincidindo a sua base com a linha de água a que se refere e sendo romanos na roda de proa a bombordo e no cadaste a estibordo e árabes na roda de proa a estibordo e no cadaste a bombordo.

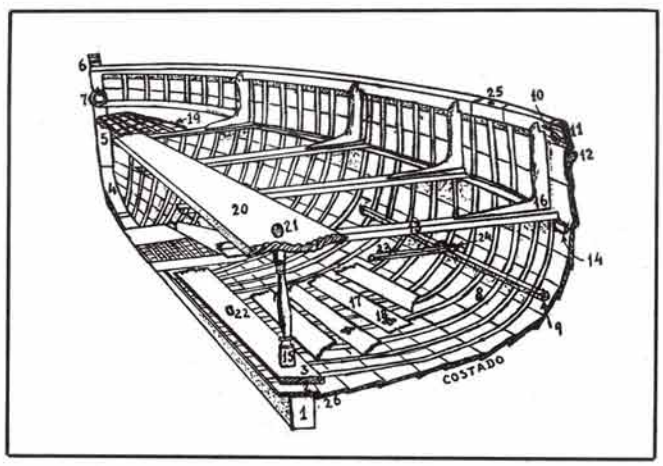
ESCALER – Embarcação miúda, de quilha, painel de popa e roda de proa direita para transporte de pessoal e material, reconhecimentos, etc.; a propulsão normal é a remos, podendo também velejar; arma, em geral, 8 a 10 remos em toleteiras ou forquetas. O escaler é de menos posse que a lancha e de mais que o bote.



ESCARDEAR – Fugir para bombordo a proa do navio, por efeito de construção, avaria ou acção do mar ou do vento.

ESCARPA – Formatura de navios em que estes se marcam entre si para vante e para ré do través; a escarpa é normal quando os navios se marcam por 45° da proa e acidental noutras circunstâncias.

ESCOAS – Réguas longitudinais a um e outro bordo da sobrequilha para consolidação do cavername; é sobre elas que se pregam as castanhas dos paus de voga. Quando utilizados externamente ao costado são para este cavilhados verticalmente e destinam-se a defender as cintas e verdugos da roçadura de outros navios ou cais, designando-se por escoas ou defensas da borda.



9 – escoa; 23 – pau de voga; 24 – castanha

Reportagem

ASSEMBLEIA-GERAL DO CLUBE NÁUTICO DE OFICIAIS E CADETES DA ARMADA

Decorreu no passado dia 26 de Fevereiro no Clube Militar Naval a assembleia-geral ordinária do CNOCA em que foi apreciado o relatório e contas referente à gerência de 1975-76.

Do relatório da Direcção salientam-se os seguintes pontos:

— ter-se mantido o alheamento por parte da grande maioria dos sócios em relação à vida e actividade do Clube;
— a elaboração de um regulamento para empréstimo de embarcações a sócios no período estival;
— a autorização de utilização das instalações e material do Clube a sargentos e praças da Armada e a alunos do Colégio Militar e do liceu de Queluz;
— a realização no mês de Novembro de 1975 do XXVII Festival Náutico;
— a participação constante do iate «Xixão» em regatas, onde obteve a melhor pontuação no conjunto de regatas da época de 1975.

Na mesma sessão foram eleitos os corpos gerentes para o ano de 1976, que ficaram assim constituídos:

Assembleia-Geral: capitão-de-mar-e-guerra Bustorff Guerra, capitão-tenente Ribeiro Reis e aspirante Alves Moreira. Direcção: capitão-tenente Ribeiro Reis e aspirante Alves Moreira. Direcção: capitão-tenente Homem de Gouveia, capitão-tenente Medeiros Ferreira e 1.º-tenente Alexandre da Fonseca. Conselho Fiscal: capitão-de-fragata AN Pires Carocho, 1.º-tenente AN Lopes Moreira e 2.º-tenente AN Vaz Leitão.

ALTOS CARGOS DA ARMADA

Durante o mês de Março último tomaram posse dos cargos que se mencionam, os seguintes oficiais:

ADJUNTO DO CHEFE DO ESTADO MAIOR DA ARMADA o contra-almirante Mário Dias Martins.

COMANDANTE NAVAL DO CONTINENTE o comodoro José Joaquim de Sá e Melo Cristino.

COMANDANTE NAVAL DOS AÇORES o comodoro Álvaro Taveira da Silva Cardoso.

SUPERINTENDENTE DOS SERVIÇOS DO PESSOAL o comodoro Henrique Afonso da Silva Horta.

SUPERINTENDENTE DOS SERVIÇOS FINANCEIROS o comodoro AN Alfredo de Oliveira.

DIRECTOR DO SERVIÇO DE SAÚDE NAVAL o comodoro MN Fernando Augusto Tarouca da Silva.

DIRECTOR DO SERVIÇO DE MÁQUINAS o comodoro EMQ Luís Casimiro de Mesquita Dias.

COMANDANTE DA ESCOLA NAVAL o comodoro Rui do Carmo Fernandes.

DIRECTOR DO MUSEU DA MARINHA, o comodoro RA Emmanuel Ricou.

FÁBRICA NACIONAL DE CORDOARIA o capitão-de-mar-e-guerra AN Manuel Joaquim Ataíde Marques de Almeida.

PRESIDENTE DA JUNTA DE SAÚDE NAVAL o capitão-de-mar-e-guerra MN Rúben Lopes Lavoura.

COMANDANTE DA BASE NAVAL DE LISBOA o capitão-de-mar-e-guerra Gabor Albert Ferdinand Ziegler Patkoczy.

DIRECTOR DO SERVIÇO DE ABASTECIMENTO o capitão-de-mar-e-guerra AN Humberto Lola dos Reis.

DIRECTOR DAS INFRA-ESTRUTURAS NAVAIS o capitão-de-mar-e-guerra Francisco Humberto de Medeiros e Câmara.

DIRECTOR DO SERVIÇO DE INSTRUÇÃO o capitão-de-mar-e-guerra José Fernando Ferreira da Costa.

DIRECTOR DO SERVIÇO DE EDUCAÇÃO FÍSICA o capitão-de-mar-e-guerra José Marques Elpídio.

O contra-almirante Almeida d'Eça é o novo adjunto do chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas

No Estado-Maior-General das Forças Armadas efectuou-se, no dia 18 de Março passado, a cerimónia da posse do contra-almirante Vicente Manuel de Moura Coutinho Almeida d'Eça nas altas funções de adjunto do chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas.

SESSÕES NO PLANETÁRIO CALOUSTE GULBENKIAN

Com o fim de divulgar o conhecimento do Planetário Calouste Gulbenkian, que se encontra instalado em anexo ao Museu de Marinha, em Belém, a respectiva direcção promoveu, no dia 24 de Março último, uma exibição destinada exclusivamente aos órgãos de Comunicação Social.

Estiveram presentes representantes da Imprensa, da Rádio e da Televisão, aos quais o director do Planetário, comodoro Silva Gameiro, expôs o objectivo do pedido da sua comparência: dar a conhecer ao público a actividade e finalidade do Planetário, no sentido de interessar as pessoas no aliciante estudo da astronomia.

Em projecção e num céu fictício, o Planetário tem possibilidade de exibir,

nas posições que ocupam na esfera celeste e animados dos seus próprios movimentos, o Sol, os planetas, as estrelas, os cometas e as estrelas cadentes do sistema solar.

O Planetário, que foi inaugurado em 1965 e é mantido pelo Ministério da Marinha, além de sessões extraordinárias para estudantes de escolas e faculdades em que a astronomia tem de ser estudada com maior acuidade, realiza duas sessões aos sábados e domingos, a primeira — às 16 horas — de carácter temático para as quais existem 5 temas; a segunda — às 17.30 horas — com um aspecto divulgativo geral do fenómeno celeste. Às quartas-feiras efectuam-se sessões às 15 horas e 16.45 horas destinadas a liceus e escolas, para as quais se torna apenas necessário um aviso prévio, para reserva de lugares. Com vista à utilização do Planetário por parte de turistas, está em preparação um programa em inglês. Todas as sessões duram cerca de uma hora.

Convém referir que, com a grandeza do Planetário Calouste Gulbenkian, existem apenas cerca de 20 na Europa e 30 nos Estados Unidos da América. Até ao fim do ano passado o Planetário foi visitado por 286 313 pessoas.

As entradas custam 10$00 por adulto, nas sessões de sábado e domingo, sendo gratuitas para as crianças. As sessões destinadas aos liceus e escolas são também gratuitas. Aos militares da Armada e funcionários civis do Ministério da Marinha e respectivas famílias, quando acompanhadas por eles, é facultada a entrada, desde que se identifiquem ou estejam fardados.

O VICE-ALMIRANTE SOUTO CRUZ VISITOU O INSTITUTO HIDROGRÁFICO

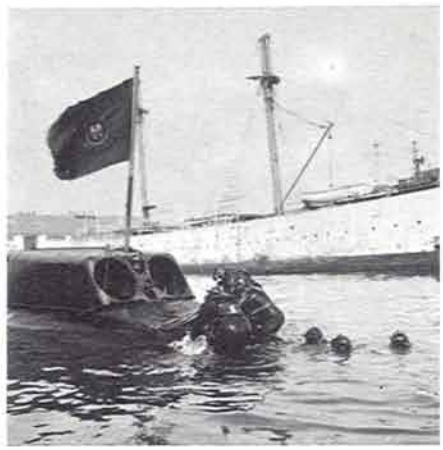
Na sequência das visitas feitas ultimamente às principais unidades e serviços da Armada, o chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Souto Cruz, deslocou-se, no passado dia 31 de Março, ao Instituto Hidrográfico, instalado no antigo Convento das Trinas, em Lisboa, onde foi rcebido pelo respectivo director-geral, comodoro Rui Teles Palhinha, e pelos oficiais em serviço naquele estabelecimento técnico-fabril da Marinha de Guerra.

Numa reunião de trabalho, a que assistiram também os directores e chefes de serviço do Instituto, foram analisados os principais problemas que afectam as actividades de investigação do mar, da responsabilidade daquele organismo, nomeadamente nos sectores de navegação, hidrografia e oceanografia física, de cuja avaliação resultará a definição dos objectivos dentro das futuras linhas de acção da Armada no equacionamento dos meios de material e pessoal a atribuir e na procura das soluções mais adequadas.

EM QUESTÃO A VENDA DA ANTIGA «SAGRES»

O anunciar da venda, em hasta pública, do navio-depósito «Santo André» — nome que tomou em 1962 quando deixou de funcionar como navio-escola, então com a designação de «Sagres» — originou da parte dos órgãos da comunicação social uma campanha no intuito de impedir a sua venda para a sucata, com o fim de ser recuperado, tendo em vista o seu interesse histórico, formando-se para o efeito uma comissão encabeçada pelo Grémio Literário.

Com a finalidade de esclarecer a opinião pública, dado que havia algumas incorrecções nas notícias publicadas,



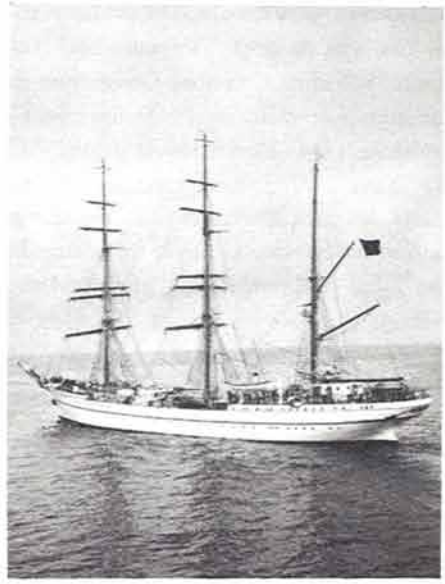
Ao fundo, estado actual do casco do navio-depósito «Santo André» — antiga «Sagres» —, que foi posto à venda.

estas acompanhadas, com uma excepção, de fotos da actual «Sagres», o Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Armada promoveu, no dia 2 de Abril, uma conferência de Imprensa, na qual estiveram presentes representantes dos jornais e da TV.

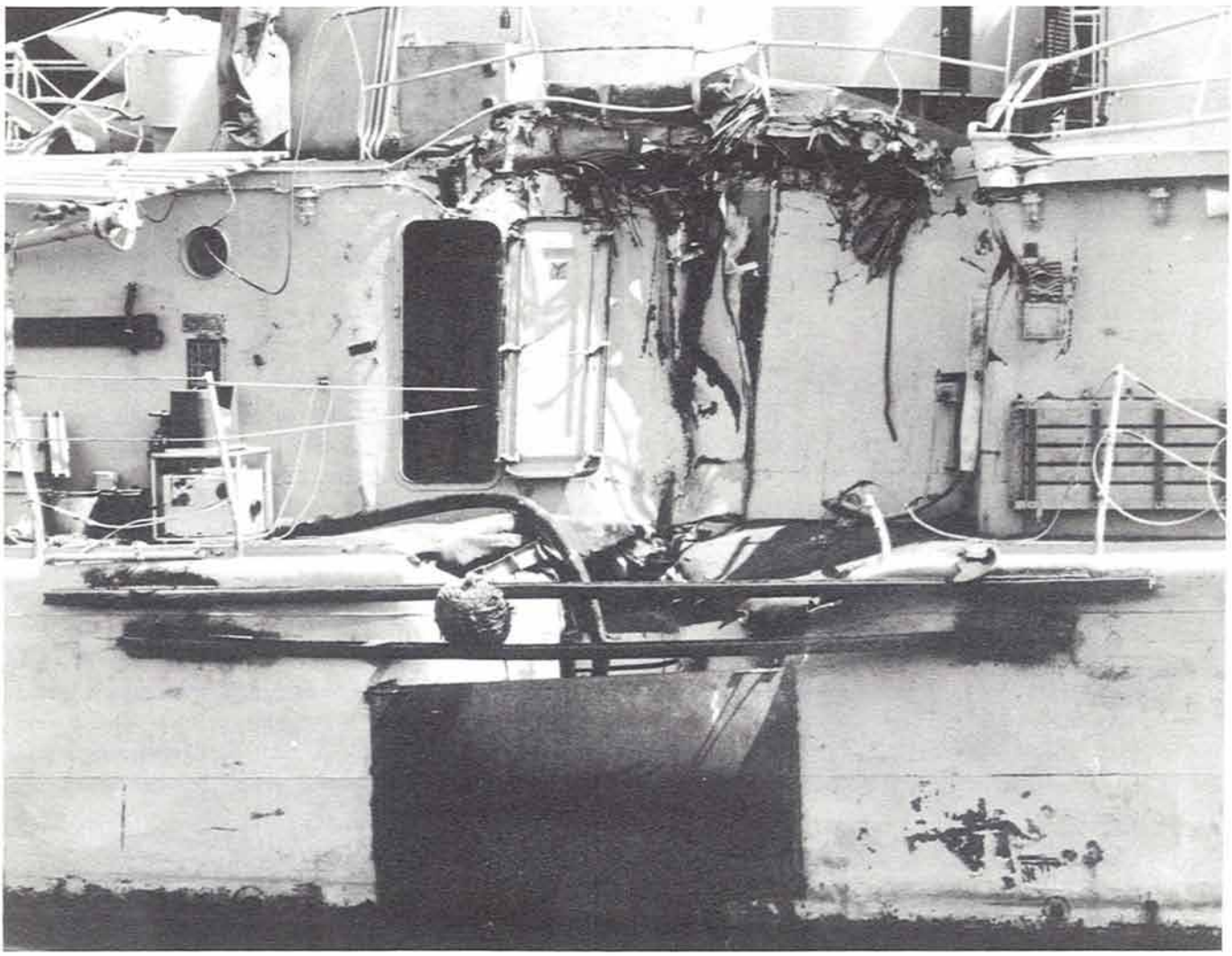
O comodoro Silva Horta, que foi o último comandante do antigo navio e ao qual está ligada grande parte da sua carreira naval, porquanto também por lá passou como cadete, oficial de guarnição e imediato, expôs aos presentes, argumentando e justificando, ser a venda para a sucata o natural destino a dar àquele navio — oportunamente substituido por outro do mesmo tipo e ao qual foi dado o mesmo nome — cuja vida findou em 1962, por o seu estado assim o aconselhar. Da antiga «Sagres» pouco mais resta que o casco e os mastros reais, pois que, por motivos de segurança, os mastaréus e as vergas tiveram de ser apeados, o que foi documentado por uma projecção de

diapositivos. Actualmente a sua recuperação importaria em largas dezenas de milhões de escudos e, posteriormente, a respectiva conservação elevar-se-ia a soma significativa, dado que, não se deve esquecer que o seu casco é de ferro.

Aquele oficial pôs também em questão o relativo interesse histórico para Portugal daquele navio, apesar de por ele terem passado mais de trinta gerações de marinheiros da Armada Portuguesa. Por parte da comissão que pretende salvar o navio da sucata, esteve presente o dr. Salles Lane, presidente do Grémio Literário, que manifestou opinião contrária à do comodoro Silva Horta, quando ao interesse histórico da velha «Sagres», porquanto se deverá ter em conta que aquele navio, então ao serviço da Alemanha com o nome «Max» e aparelhando de clipper — quando navegou como navio-escola português, de 1924 a 1962, aparelhava de barca —, foi dos raros veleiros que rumaram, nos dois sentidos, a célebre rota do Cabo Horn. Disse ainda que, pelo facto de não ter sido efectuada a venda por falta de licitadores, a comissão de que faz parte vai continuar a desenvolver os seus esforços, inclusive junto de entidades oficiais da Alemanha Federal e dos estaleiros Blohm & Voss, de Hamburgo. De referir que a comissão convidou para seu presidente o Primeiro-Ministro, vice-almirante Pinheiro de Azevedo.



O actual navio-escola «Sagres», que substituiu o antigo navio em 1962.

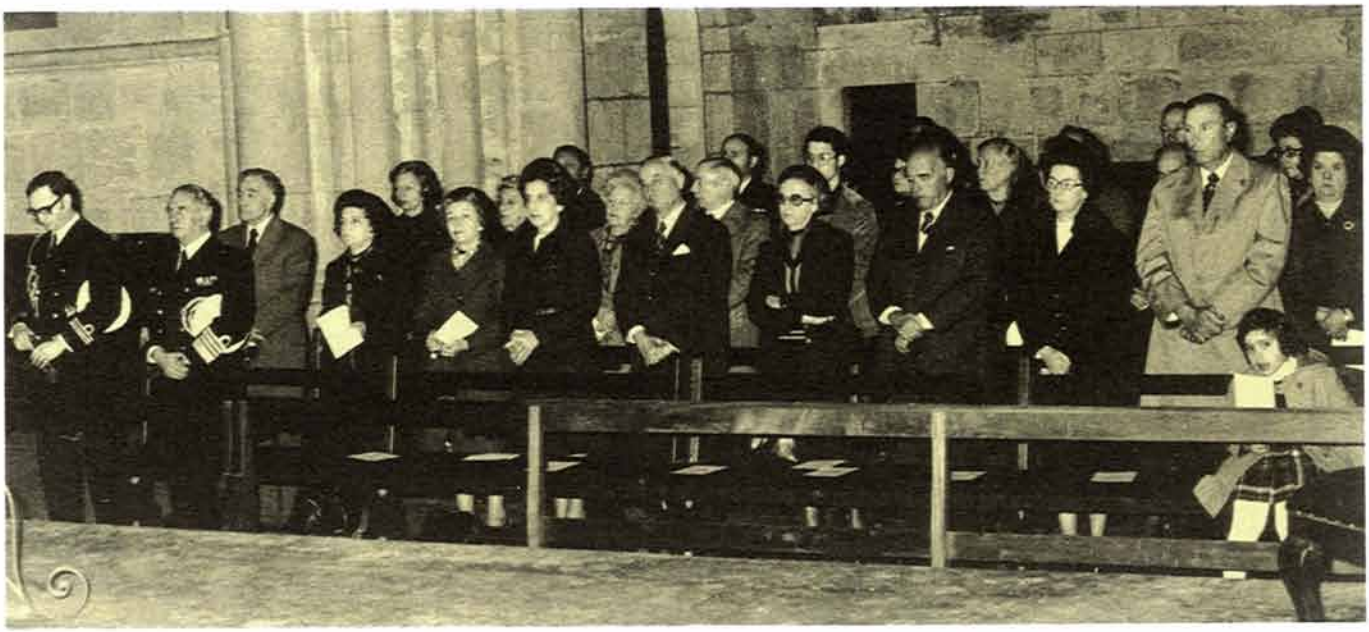


Pormenor dos estragos sofridos pelo «Save». No costado o rombo foi tapado, em parte, por uma chapa soldada, a fim de permitir a vinda do navio para o Arsenal do Alfeite.

O NAVIO-PATRULHA «SAVE» ABALROADO NA PONTA DE SAGRES

Quando navegava em serviço de fiscalização na costa algarvia, a cerca de duas milhas da Ponta de Sagres, na madrugada do dia 2 de Abril, o navio-patrulha «Save» foi abalroado por um

navio não identificado. Do acidente resultou a morte do 1.º-sargento MQ António Silvestre Chambel Costa, que ia de quarto às máquinas, e ferimentos ligeiros em dois elementos da guarnição.
O «Save» sofreu um grande rombo na zona das máquinas, tendo-se receado o seu afundamento. O navio foi socorrido no local pelas traineiras «Brisa Mar», «Brisa Leste» e «Costa do Ouro», tendo esta última rebocado o navio para a praia da Baleeira. Posteriormente, acorreram à praia a lancha de fiscalização «Albatroz» e o navio-patrulha «Limpopo», tendo este rebocado o «Save» para Portimão.
À data que escrevemos esta notícia não estavam ainda esclarecidas as circunstâncias em que se deu o acidente, apenas podendo referir-se que, após a colisão, o navio abalroador se afastou sem prestar qualquer assistência.



FESTA PASCAL DA ARMADA

À semelhança dos anos anteriores, o Serviço de Assistência Religiosa promoveu a celebração da festa pascal da Armada.
A cerimónia a que se associaram centenas de elementos da Armada — oficiais, sargentos, praças e respectivas famílias — teve lugar no passado dia 4 de Abril, na Sé de Lisboa.
Assistiu o chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Souto Cruz, e presidiu à celebração o capelão-chefe das Forças Armadas, capelão graduado em capitão-de-mar-e-guerra Ferreira de Melo, acolitado pelo capelão-chefe da Armada, capelão graduado em capitão-de-fragata Sérgio Augusto e pelo capelão da Base Naval de Lisboa, capelão-graduado em primeiro-tenente Gomes dos Santos.
Um grupo de marinheiros abrilhantou a cerimónia acompanhando os cânticos litúrgicos com instrumentos musicais.
No momento próprio o capelão-chefe das Forças Armadas dirigiu aos participantes oportunas palavras sobre o significado da cerimónia em que estavam a participar.

ACTIVIDADES DO CLUBE DO SARGENTO DA ARMADA

Em relato sucinto, damos a conhecer aos nossos leitores a actividade, nos meses de Março e Abril findos, do Clube do Sargento da Armada. (C. S. A.).
No aspecto cultural, começaram as aulas de um curso de música, com disciplinas de solfejo, teoria, coral e história

da música, a cargo de alguns camaradas da Banda da Armada, com cerca de 30 inscritos, entre associados, esposas e filhos. Desportivamente, realizaram-se torneios internos de ténis de mesa, damas e xadrez. No que respeita ao campo recreativo, realizou-se, no sábado de carnaval, um baile de convívio, que esteve bastante concorrido.

Em contacto com sargentos de marinhas estrangeiras, aproveitou o C. S. A. a visita de vários navios de guerra a Lisboa, nomeadamente a fragata inglesa «Amazon», os navios franceses «Henri Poincaré» e «Le Savoyard» e o americano «San Diego», para se estabelecerem ligações de carácter associativo, tendo sido colocadas à disposição dos mesmos as instalações sociais do Clube, que foram muito frequentadas por parte daqueles elementos. Também vários camaradas nossos e famílias tiveram oportunidade de visitar algumas daquelas unidades.

No que respeita a actividades futuras, procura o C. S. A. pôr em funcionamento na sua sede uma creche e, quanto ao restaurante («self-service»), à data da saída deste número, deve estar já em funcionamento.

N. R. — Esta notícia insere-se no desejo de darmos a conhecer, as actividades mensais das agremiações dos militares da Armada — Clube Militar Naval, Clube Náutico de Oficiais e Cadetes da Armada e Clube do Sargento da Armada —, cujos associados são, na grande maioria, nossos leitores.

Crianças da Escola Primária dos Serviços Sociais das Forças Armadas, do Alfeite, vão visitar o «Henri Poincaré».

POSITIVA A ACTUAÇÃO DO SERVIÇO DE VIGILÂNCIA NAS PRAIAS NO ANO DE 1975

No início de uma nova época de praia, será oportuno recordar o que foi a actuação do Serviço de Vigilância nas Praias no ano anterior.

No seu relatório de 1975, apresentado recentemente, é dado particular realce ao número de acidentes mortais que se verificaram, nesse ano, nas praias não vigiadas por aquele Serviço. Quarenta pessoas perderam a vida em acidentes durante a época balnear, das quais trinta e uma tomavam banho em zonas não vigiadas, e nove em zonas vigiadas. Desses nove acidentes, apenas um ocorreu com a bandeira verde içada, tendo todos os outros sucedido com os sinais indicativos de perigo içados.

De salientar ainda que centenas de pessoas foram assistidas, quer nas próprias praias, quer nos Hospitais de Santa Maria em Lisboa e de S. João no Porto, para onde foram transportadas em helicópteros da Força Aérea.

As estatísticas são bem claras para que a população se consciencialize do perigo que existe na utilização de praias não vigiadas, e uma vez mais se aconselha que todos sigam as indicações que, nas praias vigiadas, o serviço de segurança lhes procura dar.

Na praia do Guincho, um helicóptero da FAP acaba de descolar levando um sinistrado para o Hospital de Santa Maria.

Quarto de Folga

UM «DRINK» EM LONDONDERRY...

Era costume, há alguns anos, os contratorpedeiros e fragatas irem à Irlanda, precisamente a Londonderry, fazer exercícios de luta anti-submarina na escola que os ingleses aí mantêm.

Certo dia, depois do navio onde eu prestava serviço ter feito um exercício, seguiu-se um «breefing» na escola, a fim de serem comentados os resultados.

Após ter sido discutido o exercício, os oficiais dos diversos navios reuniram-se num «drink» regressando depois a bordo.

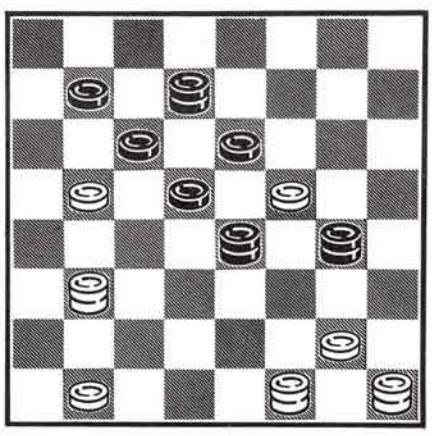
O imediato do meu navio tinha a especialidade de aviador. Entrou na prancha, e eu, que o conhecia muito bem, notei qualquer coisa que não estava certo, ouvindo-o dizer a outro oficial:

« – Camarada; mais uma rodada daquela «gasolina» e eu teria feito uma aterragem forçada!».

E. Gravata
1.º-sarg. A

DAMAS

(Solução no próximo número)



As brancas jogam e ganham.

CONCURSO N.º 56

Sorteio de um prémio entre as respostas certas.

M N E P A L A U A N G R O C F B O
I D A B N F L M A J T S N O Z U L
N S F I L I P M I N D O E E V T S
D C R Y P A O R O D N I M L A O A
A O I A P A C I F I B S N C O S M
N P S N S R A C Z O L I R A M A S
A R T A M A D E K R A E S T A S P
U S T P D A S B I L H A S F I L A
Z O N N A S O U I P I I E S A N L
A B L A E C J K M Q U E Z O N E A
O N A O Z I M A S O A C E S A G Q
M O U M A V N E G R O S E H O T U
M A S E F B S H P A A V D B T O E
A Q O T E E T E F R E T Y E L S O
S U N A H U L F S A N C S T A B R
H I J B A T E S M O M A R N A Y O
O K A S A N A B O H O L A N X A D
T S T A L F T G H R Z X O I S O A
P A A M H O R O M A T A S M R O S

Do emaranhado de letras que apresentamos estão mencionados os nomes de 11 ilhas do arquipélago das Filipinas e a sua capital. Procure-os em todos os sentidos, menos obliquamente. Alguns dos nomes estão escritos de forma invertida.

(Solução no próximo número)

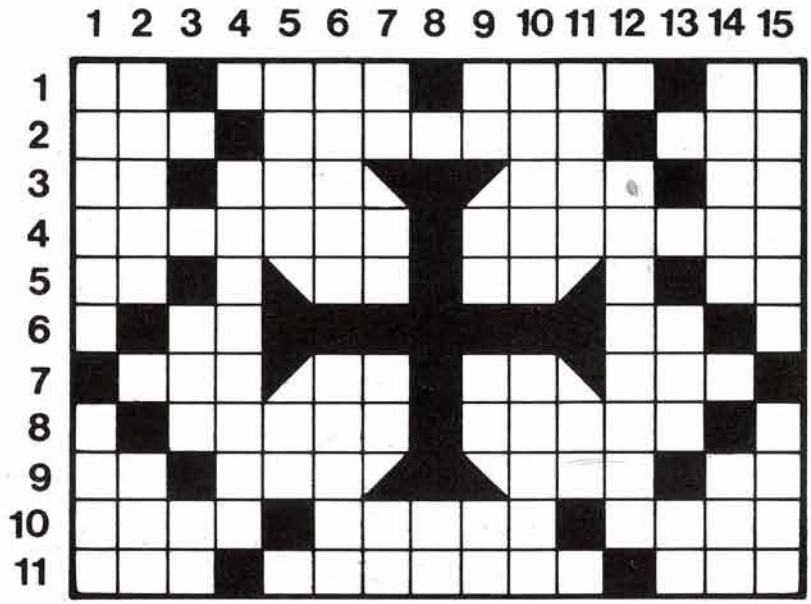
Basto Carreira
Cap.-m.-g.

PALAVRAS CRUZADAS

HORIZONTAIS: 1 – Existe; leito; advérbio de quantidade; pena. 2 – Boi selvagem; moeduras; prefixo de três. 3 – Ruim; parente; mosca do sono; porco (inv.). 4 – Que vende armas; que estuda geologia. 5 – S. q. do sódio; atmosfera; elas; siga (inv.). 6 – Preposição simples; nome de letra. 7 – Nome de homem; aqui; sabe; magneto. 8 –

Faz aturdir; queimai. 9 – Consoantes de duque; três; deserto da Índia; s. q. do cobre. 10 – Fama; pujança; muita afeição. 11 – Conheço; cheiro do mar; anel.

VERTICAIS: 1 – Dos homens; nome de mulher (pl.). 2 – Patranha; pronome relativo. 3 – Época; troça. 4 – Consentia. 5 – Querei muito; graceja. 6 – Mourisca; órgão protector da extremidade das raízes. 7 – Duas vogais; sufixo de profissão; abreviatura química; sufixo de mister. 8 – Acusada. 9 – A mim; s.q. do gálio; ali; consoantes de caso. – 10 – Advérbio de tempo; cabo grosso que fixo na proa firma a mastreação. 11 – Pronome demonstrativo; apelido. 12 – Gabara; primeiras de emigrante; ruim. 14 – Veneno; tom. 15 – Estrofe de «Os Lusíadas»; genuino.



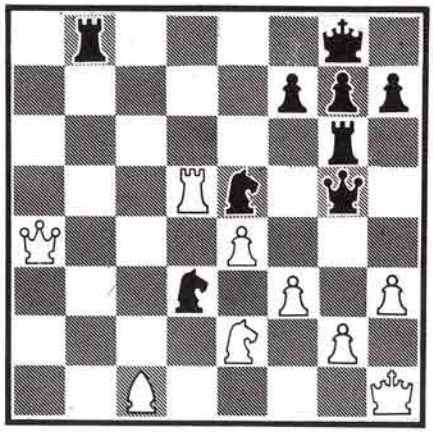
A. Fardilha
Ex.-mar. L

N. R. – No presente problema o leitor encontrará, depois de resolvido, o sexto verso da primeira estrofe de «Os Lusíadas».

(Solução no próximo número)

XADREZ

(Solução no próximo número)



Jogam as pretas e dão mate em 3 lances.

RIFÕES

Pescador que não se encolha
não comerá muita solha.

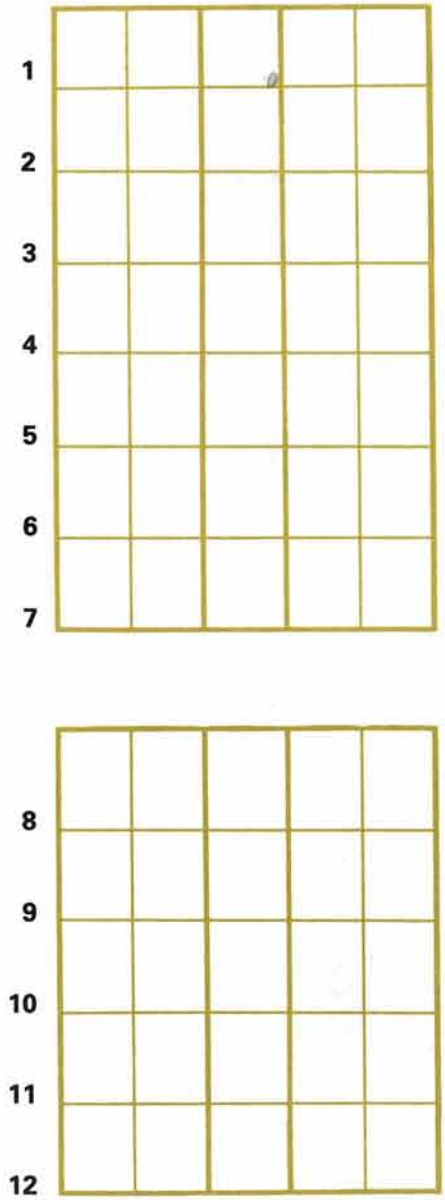
Pescador de cana
come mais do que ganha.

Os pescadores comem pão
Quando à pesca vão.

Sardinha em Abril
Pega-lhe pelo rabo, deixa-a ir.

– Está? É da Repartição? Olhe... é para dizer que hoje não vou trabalhar. O meu marido chegou esta manhã de viagem, e tenho a roupa dele toda para arrumar...

PILHA DE PALAVRAS



1 – Equipar. 2 – Vinagre. 3 – Infiel. 4 – Criador. 5 – Vómito. 6 – Soprar. 7 – Sovina. 8 – Aflição. 9 – Desejo. 10 – Cruel. 11 – Fisga. 12 – Diminuição.

Depois de resolvido este passatempo, na coluna central, o leitor encontrará o nome de duas vilas situadas ao sul do Tejo. Este problema tem a particularidade de as palavras se iniciarem pela letra «A».

(Solução no próximo número)

Basto Carreira
Cap.-m.-g.

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS

HORIZONTAIS: 1 – Abati; afora. 2 – Sam; perigos; SOS. 3 – Fá; mós; reu; uf. 4 – Horto; entre. 5 – Ru; Au; mó; am. 6 – Crer; tape. 7 – Arai; fé; mi; erra. 8 – Domadas; adaruod. 9 – Os; mil; ene; óó. 10 – Guerras. 11 – Entoa; laivo.

VERTICAIS: 1 – Esforçados. 2 – Aa; urros. 3 – Am; EAM; in. 4 – Morriam. 5 – Apor; digo. 6 – Testa; falua. 7 – Ir; ou; és. 8 – Ri. 9 – Ag; em; má. 10 – Forno; ideal. 11 – Oset; ansa. 12 – Uretra. 13 – As; aru; IV. 14 – Ou; aproo. 15 – Esfomeados.

(«E em perigos e guerras esforçados»)

XADREZ

Brancas	**Pretas**
1. Dc7	(*)
2. De5	(*)
3.	

(*) Se:

1.	Pd6
2. Dxg7 etc.	

(*) Se:

1.	Pd5
2. Dg3	

O cheque será:

3. e	ca3/ch. cb1/Ch.	mate

ARITMOGRAFIA

Horizontais:
1x1+2×3=9
2×2−1+6=9
6×2:4×3=9
(1+5)−3×3=9

Verticais:
1×2+6+1=9
1×2+2+5=9
(2+1)×4−3=9
3×6:3+3=9

PILHA DE PALAVRAS

1 – Datar. 2 – Deado. 3 – Denso. 4 – Digno. 5 – Diadar. 6 – Dunia. 7 – Doido. 8 – Dócil. 9 – Drago. 10 – Drama. 11 – Dália. 12 – Dobrar. 13 – Dreno. 14 – Durar. 15 – Dotar. 16 – Droga.
Tanganica. Alberto.

DAMAS

Brancas	**Pretas**
1. 19-23	28-19
2. 6-10	1-4
3. 22-26	30-21
4. 29-12	16-7

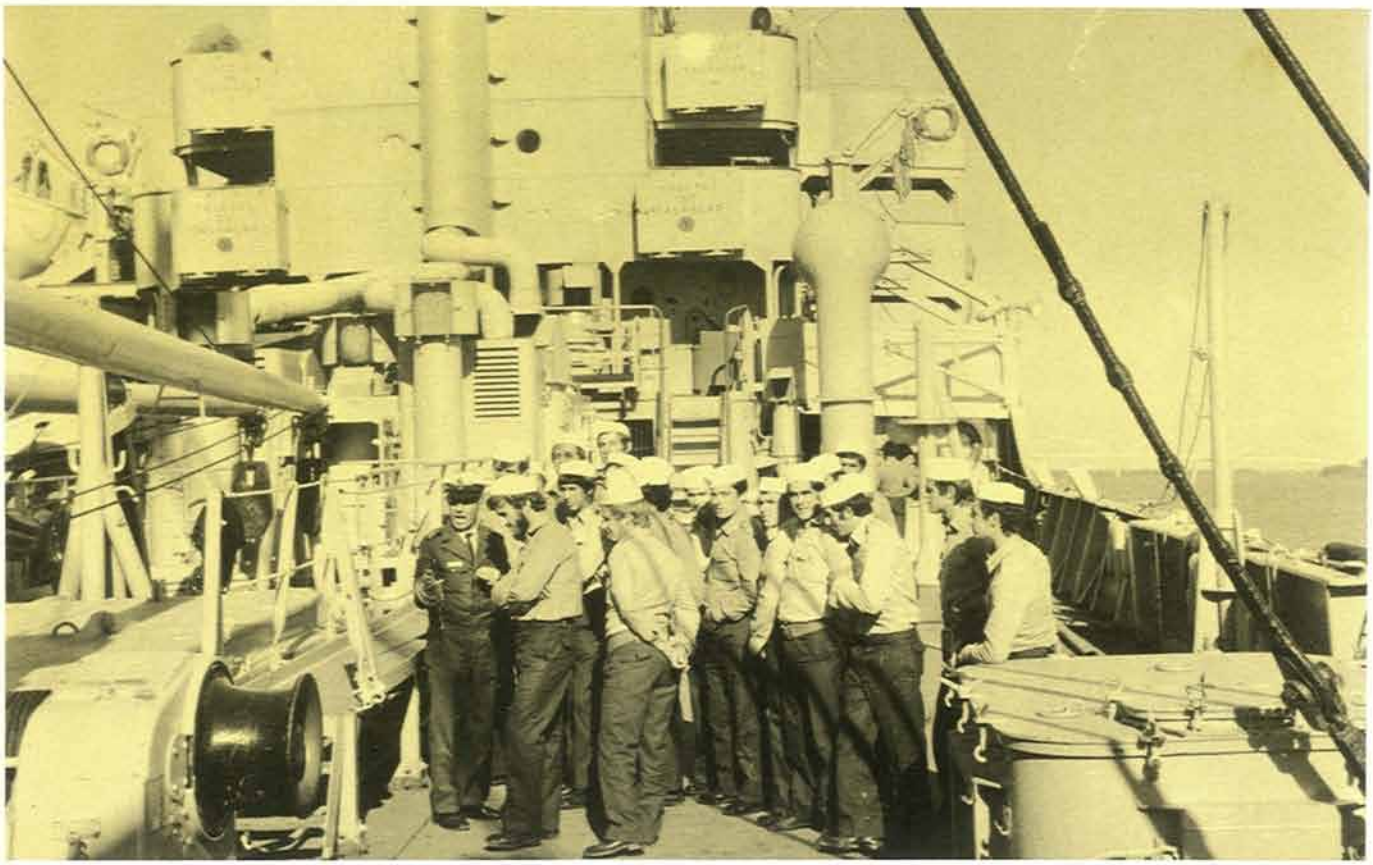
5. 4-11-18-25 e ganham.

SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 55

Paris, Nantes, Leon, Marselha, Toulouse, Lourdes, Pau, Lorient, Havre, Brest, Toulon, Dunquerque, Tours, Reims, Nice, Cherbourg, Orleans, Limoges e Bordeus.

VENCEDOR: Carlos António F. Gomes
Estrada Militar
Damaia

Actividades nas Escolas da Armada



Grupo n.º 1 de Escolas da Armada – Instrução de marinharia a bordo do navio-apoio «Sam Brás».

Grupo n.º 1 de Escolas da Armada – Escola de Alunos Marinheiros – Instrução de tiro.

(Fotos do 2.º-sargento CM Ramiro Magalhães)

O CANGUEIRO

(Modelo da colecção Seixas, existente no Museu de Marinha — Foto de Reinaldo de Carvalho, fotógrafo do Museu de Marinha)

Aqui há meio século pelo menos, as facilidades trazidas pelo desenvolvimento dos transportes terrestres, ainda não tinham dado a tremenda machadada nos transportes fluviais e assim o Tejo via valorizadas as suas paisagens com a existência de uma frota fluvial que, entre as duas margens, se encarregava da tarefa de levar-e-trazer produtos hortícolas, diversos materiais, passageiros, etc.

Um conjunto de antigos veleiros, entre os quais recordamos as fragatas, varinos, cangueiros, faluas, botes e tantos outros, largo tempo ornamentaram e embelezaram este nosso rio, deixando-nos o saudosismo das imagens da sua ainda recordável existência, mas certamente para sempre banida de um futuro não revivível.

Os cangueiros eram do tipo robusto de construção o que os fazia atirar para a designação mais conhecida de fragatas por aqueles que, vendo-os, pouca ciência de pormenor tinham para os saber distinguir.

Dedicavam-se ao transporte de materiais de construção civil, nomeadamente areia, que iam buscar ao Alfeite e desembarcavam em Lisboa. Eram os seus próprios tripulantes quem, à cabeça, transportavam a areia para bordo, através de estreitas e oscilantes pranchas, o mesmo fazendo no desembarque da outra margem de destino, em passo cadenciado e ritmado pela oscilação da prancha.

Era um trabalho penoso e exaustivo, requerendo prodígios de habilidade de equilibrista, acrescido da preocupação de aproveitamento da maré, cuja oportunidade não podiam perder para a travessia do rio.

Os cangueiros, com as suas 20 a 30 toneladas e armação muito semelhante à das fragatas, distinguiam-se destas pela configuração da popa, que era redonda, pormenor que servia o objectivo de atenuar o rebentamento das águas da enchente, quando o barco estava encalhado, de proa, no areal para carregar.

O advento do motor marcou o fim do cangueiro bem como o de muitas outras embarcações já aqui lembradas.